EN MARCHE :

LE RAPPORT INTÉRIMAIRE DE LA COMMISSION ROYALE SUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS AU CANADA

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Ministre des Approvisionnements et Services, a/s Bureau aux permissions, Groupe Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Avril 1991

Catalogue Z1-1989/1-1-1991F
ISBN 0-662-96699-6

Ottawa

English version of this publication is available on request (Catalogue #Z1-1989/1-1-1991E entitled Getting There: The Interim Report of the Royal Commission on National Passenger Transportation.

DONNÉES DE CATALOGAGE AVANT PUBLICATION (CANADA)

Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada

En marche : le rapport intérimaire de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada

Publ. aussi en anglais sous le titre : Getting there.
Président : Louis D. Hyndman
ISBN 0-662-96699-6
N° de cat. MAS Z1-1989/1-1-1991F

1. Transport — Canada — Trafic (voyageurs).
2. Transport — Trafic (voyageurs) — Politique gouvernementale — Canada. I. Hyndman, Louis D. II. Titre. III. Titre : Le rapport intérimaire de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada.

HE199.9C3514 1991 388'.042'0971 C91-098591-X

91-04611/

TABLE DES MATIÈRES

Page

LETTRE D'ENVOI xiii

AVANT-PROPOS xv

REMERCIEMENTS xvii

CHAPITRE I
POURQUOI UNE COMMISSION ROYALE SUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS? 1

Notre mandat 1
Notre stratégie : des consultations aux recommandations 5
- Consultation 5
- Dialogue et débat publics 5
- Recherche 6

L'avenir 7
- Le transport routier 7
- Le transport aérien 8
- Le transport ferroviaire 9
- Le transport maritime 10

Conclusion 11

CHAPITRE II
D'HIER À AUJOURD'HUI : LE CADRE DES TRANSPORTS 13

Évolution du cadre 14
- Bref historique des transports 14
- La politique nationale des transports avant 1967 18
- La *Loi sur les transports nationaux* de 1967 22
- La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* 24

Le cadre actuel 25
Législation sur les véhicules automobiles 26
Législation sur le transport aérien 36
Législation sur le transport ferroviaire 41
Législation sur le transport maritime 44
Législation et initiatives en matière de transport multimodal 46
Conclusion 50
Annexe II-1 : Liste des lois mentionnées 52
Annexe II-2 : Extraits de la *Loi sur les transports nationaux* de 1967 54
Annexe II-3 : Extraits de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* 56

CHAPITRE III
FAITS ET CHIFFRES : LE SYSTÈME DE TRANSPORT DES VOYAGEURS 59

Précisions sur les données 62
Les voyageurs d'aujourd'hui 68
Profil des voyageurs 68
Motifs des voyages 71
Destination des voyages 72
Les déplacements 75
L'automobile 76
L'avion 81
Le train 85
L'autocar 86
Le traversier 89
L'apport des contribuables 89
Ce que dépensent les pouvoirs publics 89
Ce que perçoivent les pouvoirs publics 95
En fin de compte . . . 98
Conclusion 104

CHAPITRE IV
LES FORCES QUI AFFECTERONT LE SYSTÈME DE TRANSPORT DU CANADA 107

Le meilleur des mondes : les technologies de demain 107
Les véhicules automobiles 108
Le transport aérien 112
Les systèmes ferroviaires 115
Le transport par traversier 116
Les transports intermodaux et intégrés 117
Le télétravail 119
L'évolution démographique : les enfants du «baby boom» et au-delà 119
Tendances futures 123
Au service des personnes handicapées 128
Combien y a-t-il de personnes handicapées au Canada? 128
L'environnement : les transports verts 131
La pollution atmosphérique 131
La pollution par le bruit et l'utilisation des terres 133
Les initiatives environnementales 134
La consommation d'énergie au Canada 135
Les carburants de remplacement 137
Les automobiles et les moteurs de l'avenir 140
Conclusion 141

CHAPITRE V
LA PAROLE AUX CANADIENS 143

Objectifs : ce que les Canadiens attendent du système 145
Équité 145
Efficience 148
Unification du pays 150
Développement régional 152

Sécurité 155
Protection de l'environnement 156
Un système intégré 159
Les secteurs public et privé : quels devraient être leurs rôles? 160
Le partage des compétences : à quel palier gouvernemental la prise de décisions incombe-t-elle? 167
La répartition des coûts : tarifs, péages et taxes — d'où devrait venir l'argent? 170
L'obligation des responsables de rendre compte : comment renseigner le public? 176
Conclusion 177
Annexe V-1 : Propositions des canadiens pour améliorer les transports 179
Annexe V-2 : Thèmes et points saillants 184

CHAPITRE VI
UNE PÉRIODE DE TRANSITION 235

Aujourd'hui : pressions et lacunes actuelles 235
Les chemins de fer 237
Le train traditionnel 237
Le train à grande vitesse 238
Nos commentaires 239
L'aliénation des emprises ferroviaires 241
Nos commentaires 242
Les routes 242
Nos commentaires 244
Les voyages aériens 245
Les réseaux en étoile 245
Ciels ouverts 246
Nos commentaires 247
Le processus décisionnel 248
Central et local 248
Secteur privé et secteur public 249
Nos commentaires 250

Droits 251
Nos commentaires 252
L'avenir : considérations critiques dans l'élaboration d'un cadre pour l'avenir 253
Quels objectifs doit réaliser le futur système de transport? 254
Équité 255
Efficience 256
Édification du pays 256
Développement régional 257
Arbitrages 258
Les éléments clés 258
Les secteurs public et privé : quels devraient être leurs rôles? 258
Le partage des compétences : à quel palier gouvernemental la prise de décisions incombe-t-elle? 260
La répartition des coûts : tarifs, péages et taxes — d'où devrait venir l'argent? 262
L'obligation des responsables de rendre compte : comment renseigner le public? 264
Les prochaines étapes 265

ANNEXES 267

Annexe A
Décret 267
Annexe B
Mémoires soumis à la Commission 271
Annexe C
Liste des participants aux audiences publiques 292
Annexe D
Personnel de la Commission et conseillers spéciaux 338

INDEX 343

LISTE DES FIGURES ET GRAPHIQUES

		Page
Figure II-1	*Loi constitutionnelle de 1867*	19
Figure II-2	*Loi sur les transports nationaux* de 1967	22
Figure II-3	*Loi de 1987 sur les transports nationaux*	24
Figure II-4	Principales caractéristiques des modes de transport en matière de compétence et de propriété	26
Figure II-5	Lois sur le transport par automobile	27
Figure II-6	Programmes d'inspection des provinces/territoires	32
Figure II-7	Législation sur les autocars	34
Figure II-8	Législation fédérale sur l'aéronautique	35
Figure II-9	Activités provinciales dans le domaine de l'aéronautique	36
Figure II-10	Législation fédérale sur les chemins de fer	42
Figure II-11	Législation fédérale des transports maritimes	45

Figure II-12	Programmes provinciaux d'évaluation des incidences environnementales	49
Graphique III-1	Distribution de la population canadienne, 1986	61
Graphique III-2	Fréquence des voyages interurbains intérieurs par tranche d'âge, 1980-1988	69
Graphique III-3	Voyages interurbains intérieurs par habitant par province, 1988	71
Graphique III-4	Motifs des voyages interurbains intérieurs, 1988	72
Graphique III-5	Voyages interurbains intérieurs par aller simple, 1988	74
Graphique III-6	Voyages interurbains intérieurs par mode de transport et selon les distances parcourues, 1988	76
Graphique III-7	Taux de mortalité et de blessés pour 10 000 véhicules à moteur immatriculés, 1988	79
Graphique III-8	Dépenses des consommateurs consacrées aux transports, 1986	80
Graphique III-9	Croissance des voyages aériens, 1965-1988	82
Graphique III-10	Liaisons aériennes interurbaines, 1989	83

Graphique III-11	Voyageurs transportés par VIA Rail : Total et couloirs desservis, 1988	86
Graphique III-12	Services interurbains réguliers d'autocars, 1975-1988	87
Graphique III-13	Pourcentage de voyage par mode de transport selon la tranche d'âge, 1988	88
Graphique III-14	Dépenses publiques des gouvernements fédéral et provinciaux par habitant par province/territoire, 1988-1989	92
Graphique IV-1	L'explosion des naissances	120
Graphique IV-2	Répartition de la population par tranche d'âge, 1851-2031	123
Graphique IV-3	Les personnes âgées, 1986-2036	126
Graphique IV-4	Incidence des personnes handicapées par tranche d'âge, 1986-1987	129
Graphique IV-5	Difficultés de transport rencontrées par les personnes handicapées	130
Graphique IV-6	Consommation de pétrole par secteur, 1989	136
Graphique IV-7	Consommation de pétrole par les transports, 1989	136

LISTE DES TABLEAUX

		Page
Tableau III-1	Données sur les voyages interurbains intérieurs (provenant d'autres sources, 1988)	65
Tableau III-2	Nombre total de voyages intérieurs effectués par province, 1988	74
Tableau III-3	Longueur des routes par province/ territoire, 1988-1989	78
Tableau III-4	Dépenses publiques selon le mode de transport (estimations préliminaires et approximatives) Exercice financier 1988-1989	91
Tableau III-5	Principales recettes des gouvernements associées aux transports par mode de transport (estimations préliminaires et approximatives) Exercice financier 1988-1989	96
Tableau III-6	Transport voyageurs interurbain Approximation de l'excédent des dépenses publiques par rapport aux recettes par passager-kilomètre — par mode de transport (estimations préliminaires et approximatives) Exercice financier 1988-1989	99
Tableau IV-1	Croissance hypothétique du nombre des voyages selon une croissance démographique moyenne	124

Royal Commission on National Passenger Transportation

CANADA

Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada

À SON EXCELLENCE
LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE

Nous, les Commissaires nommés par le décret daté du 19 octobre 1989 pour faire enquête et rapport sur un système national intégré de transport interurbain des voyageurs permettant de répondre aux besoins du Canada et des Canadiens au XXIe siècle et de maintenir et améliorer les liaisons entre les régions et les collectivités du Canada, sommes heureux de soumettre le présent rapport intérimaire à Votre Excellence.

Louis D. Hyndman, président

Marie-Josée Drouin, vice-présidente

Susan Fish

Marc Gaudry

John B. Hamilton, C.R.

John F. Helliwell, O.C.

William P. Kelly, C.M.

Maurice LeClair, C.C.

James D. McNiven

Avril 1991
Ottawa (Canada)

P.O. Box/C.P. 1665, Station/Succursale "B", Ottawa, Canada K1P 6P8 (613) 952-0425 Fax: (613) 952-0504

AVANT-PROPOS

Ce rapport intérimaire de la Commission royale présente un aperçu de nos progrès à ce jour; il a pour objectif d'éduquer, de provoquer des discussions et de communiquer aux Canadiens nos impressions et perceptions à ce stade de notre travail.

Les commissaires sont conscients de l'immensité de leur tâche. Le Canada a considérablement changé depuis que la Commission royale MacPherson publiait, il y a trente ans, son rapport sur les transports. Notre mandat est unique parce que nous sommes la première Commission royale à s'intéresser surtout aux préoccupations des voyageurs. Nous sommes aussi les premiers à étudier tous les modes de transport que les Canadiens utilisent — avion, train, automobile, autocar et traversier.

Chaque commissaire se considère privilégié d'avoir eu l'occasion, lors des audiences publiques, de voyager aux quatre coins de notre immense pays. Il s'agissait d'une expérience exténuante et passionnante. Nous avons écouté, nous avons sondé et nous avons réfléchi. Les Canadiens de toutes provenances ont partagé leurs espérances, leur optimisme et leur vision de ce que peut être ce pays remarquable et diversifié. Nous pouvons dire avec certitude et à l'unanimité que les Canadiens sont profondément préoccupés par leur pays et la direction qu'il prend.

Nous sommes conscients que la publication de ce rapport intérimaire survient à un moment de changements rapides, voire de tourmente pour le Canada et le monde. Le Canada faisant partie intégrante de la communauté mondiale, adaptation et flexibilité seront les mots d'ordre dans les années à venir. Aujourd'hui, plus que jamais, nous avons besoin d'indicateurs connus et compris. Des principes, précis et cohérents, élaborés au Canada, nous indiquerons la route à suivre.

Ainsi, au lieu de nous concentrer sur des projets actuels de transport des voyageurs, notre tâche sera d'élaborer des principes en la matière suffisamment durables pour être légués à nos enfants. Ensuite, nous élargirons le cadre de notre étude pour y inclure les lois, règlements et institutions qui découlent de ces principes, tout en gardant à l'esprit le caractère unique de la géographie, de la structure économique et des traditions du Canada, ainsi que les espoirs, aspirations et rêves des Canadiens. Ce cadre peut constituer la base d'une politique de transport des voyageurs pour les trente prochaines années. Si une bonne politique ne peut, à elle seule, nous donner le système de transport dont nous aurons besoin au XXI^{e} siècle, une mauvaise politique, quant à elle, nous le mettrait hors de portée.

On pourrait certes élever, devant certains aspects de ce rapport intérimaire, maintes objections. Comme le faisait remarquer Milton : «Là où il y a un grand désir d'apprendre, il y aura nécessairement beaucoup de discussions, d'écrits et d'opinions; car l'opinion chez les hommes [et femmes] de valeur n'est que de la connaissance qui s'élabore». Nul doute d'ailleurs que les lecteurs nous ferons part de leurs réactions et nous nous en réjouissons.

Le dernier stade de notre travail est déjà entamé : notre but est de formuler des recommandations qui seront valables bien au-delà du XX^{e} siècle et qui jetteront les fondations des meilleures politiques sur le transport des voyageurs pour les trente prochaines années.

Louis D. Hyndman
Président

Printemps 1991

Remerciements

La Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada souhaite remercier les Canadiens qui ont pris le temps, malgré leur horaire chargé, de préparer des mémoires, de nous écrire ou de nous téléphoner pour nous faire part de leurs commentaires et de leurs réflexions et de comparaître à nos audiences publiques dans tout le pays.

Nous avons bénéficié de la plus grande coopération pendant notre programme de consultations publiques et de rencontres informelles. Les questions ont été soigneusement étudiées et tous les participants ont manifesté un réel désir de contribuer à l'élaboration d'une politique nationale.

Dès le début de notre mandat, les commissaires ont demandé conseil auprès d'experts dans divers domaines et, jusqu'ici, ont profité de leur expertise et de leur engagement à l'égard des travaux de la Commission royale. Nous aimerions mentionner la contribution de nos conseillers spéciaux à la réalisation de ce rapport intérimaire. On trouvera leurs noms à l'Annexe D.

De plus, nous aimerions remercier les experts-conseils qui ont répondu à nos besoins d'information au cours de la dernière année. Leurs connaissances, expérience et aptitude à respecter de brèves échéances en produisant des rapports complets et incisifs nous ont permis d'en arriver à l'étape de la rédaction du rapport intérimaire. C'est pourquoi nous aimerions en particulier souligner la contribution des personnes suivantes et leur exprimer toute notre reconnaissance : le groupe IBI; Secor Inc.; le groupe Angus Reid; J. Phillip Nicholson Inc. et Barakat & Chamberlin. Nous nous en voudrions de ne pas mentionner l'exceptionnelle contribution du groupe PASS à la création de la base de données sur l'analyse du contenu; Farr & Associates Reporting Inc.

pour avoir réalisé d'excellentes transcriptions de nos audiences publiques, ainsi que le Secrétariat d'État pour le personnel d'interprétation et de traduction affecté à la Commission royale.

Le très important ouvrage *Le transport au Canada : origines et perspectives*, de John Gratwick, publié en 1989 par Transports Canada, nous a beaucoup aidé dans notre projet et nous nous en sommes largement inspiré. Ce document, ainsi que nos discussions avec John Gratwick, nous ont été très précieux en nous présentant l'évolution du système canadien actuel des transports. Nous remercions également le personnel expérimenté et compétent de Transports Canada qui nous a donné des renseignements très utiles, souvent dans des délais très courts.

Pour nous aider à intégrer l'énorme quantité d'informations réunies lors de nos consultations publiques et nos programmes de recherche, nous avons retenu les services de rédaction et de révision de Astroff Corkum Ross Associates Inc. Nous aimerions donc particulièrement remercier pour leur travail assidu et leur dévouement les rédacteurs et réviseurs fournis par Nadja Corkum, présidente de Astroff Corkum Ross Associates Inc.

Finalement, les commissaires aimeraient souligner qu'il aurait été impossible d'accomplir la tâche qui nous a été confiée sans notre personnel extrêmement compétent et dévoué. Nous tenons à souligner et à louer la grande qualité de l'aide que nous avons reçue de tous, tant du personnel chargé de la recherche, des politiques, des consultations publiques, des communications et des services administratifs que des secrétaires et des commis. Leur nom figure à l'Annexe D et nous leur adressons tous nos remerciements.

Il est toujours difficile de distinguer des contributions particulières, compte tenu du travail considérable accompli par tant de personnes, mais nous aimerions exprimer notre gratitude aux cadres de la Commission pour leurs contributions individuelles : M^me^ Janet R. Smith, directrice exécutive; Sherry Hudon, adjointe de la directrice exécutive; John Sargent, directeur de la Recherche; Brian Johnson, directeur des Politiques et de la planification; Denise Ommanney, directrice des Consultations publiques; Guy Brazeau, chargé des cahiers d'information pour les audiences publiques; Linda Bergeron, directrice des Communications et Nina-Maria Butcher, directrice des Services administratifs, qui a également proposé le titre de ce rapport. Nous aimerions aussi remercier Jérôme Moisan pour son travail sur la version française.

Nous remercions tout spécialement Sherry Hudon, Chantal Simard et André Turgeon du travail exceptionnel qu'elles ont accompli en entrant sur ordinateur les nombreuses versions de ce rapport intérimaire.

CHAPITRE I

POURQUOI UNE COMMISSION ROYALE SUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS?

NOTRE MANDAT

Le transport des voyageurs est un élément essentiel et vital de la société canadienne. Un système complexe de routes, de voies aériennes, ferrées et navigables sillonne le pays. Ce système s'étend jusque dans les régions éloignées, brise les barrières du régionalisme, et donne aux Canadiens des possibilités de communication. Il contribue au rapprochement des Canadiens aussi bien dans le domaine des affaires que des loisirs en reliant toutes les régions et les villes et enfin, le Canada au reste du monde.

Les voyages sont importants pour les Canadiens. En 1988, ils ont effectué au moins 133 millions de voyages interurbains à l'intérieur du pays[1] et ont parcouru au moins 81 milliards de kilomètres à bord des cinq grands modes de transport : l'auto, l'avion, l'autocar, le train et le traversier. Cela représente à peu près cinq voyages et 3 240 kilomètres par personne. Les Canadiens consacrent chaque année des milliards de dollars au transport des voyageurs, que ce soit pour l'achat de voitures ou le paiement d'impôts qui servent entre autre au financement des investissements dans ce domaine.

L'actuel système de transport au Canada est complexe puisqu'il met en jeu des intervenants de toutes sortes : des particuliers, des entreprises du secteur privé, les pouvoirs publics à tous les paliers et des sociétés d'État. Les pouvoirs publics possèdent, exploitent, subventionnent, réglementent et surveillent divers moyens de transport des voyageurs et leur octroient des permis. Le secteur privé exploite de

[1] Déplacement effectués le même jour ou en passant une nuit (au moins 80 km). Source : Statistique Canada. Voir le chapitre III pour une discussion des données en matière de transport.

nombreuses entreprises de transport, comme des compagnies aériennes et des compagnies d'autocars et possède parfois même certaines infrastructures de transport comme les voies de chemin de fer. Les particuliers conduisent et entretiennent une automobile, qui reste le moyen de locomotion de prédilection au Canada. En partant en vacances, le voyageur peut emprunter une route construite par le gouvernement provincial et partiellement financée par les contribuables de la province pour aller prendre un avion appartenant à une compagnie aérienne du secteur privé et entièrement financée par cette compagnie, qui décollera d'un aéroport construit et exploité par le gouvernement fédéral et partiellement financé par tous les contribuables fédéraux.

Les politiques sur les transports ont généralement été conçues et appliquées en fonction de chaque mode de transport et les changements ont été apportés par étape souvent sous la pression du public et des conditions économiques. C'est encore vrai aujourd'hui alors que le transport des voyageurs se trouve confronté à de nouveaux défis. Ainsi, la proportion des personnes âgées dans la population augmente alors que celle des jeunes diminue. Cela risque d'avoir des conséquences profondes sur la demande de services de transport des voyageurs. Les personnes du troisième âge emprunteront-elles moins l'automobile et davantage les transports publics? Les familles peu nombreuses voyageront-elles différemment des familles nombreuses du passé?

Les changements technologiques risquent eux aussi de modifier la façon dont les gens se déplacent. L'informatisation, les matériaux nouveaux et les sources d'énergie de remplacement, s'ils sont utilisés judicieusement, pourraient permettre d'accroître la vitesse, d'améliorer la sécurité, de diminuer la consommation d'énergie, de respecter l'environnement et de rendre les voyages plus confortables.

L'environnement est devenu également un facteur important dans la formulation des futures politiques sur les transports. Le système de transport des voyageurs est actuellement largement tributaire des produits pétroliers, aussi bien de l'essence que du gasoil, et a donc un impact marqué sur l'environnement. En 1989 au Canada, environ 29 pour cent de la consommation totale d'énergie et 65 pour cent de la consommation totale de produits pétroliers ont été mis au compte du secteur des transports. La pollution atmosphérique et la pollution par le bruit préoccupent les Canadiens, au même titre que les embouteillages, les accidents et l'effet des transports sur le développement urbain et l'utilisation des terres.

En général, les Canadiens estiment que ce système les a bien servis mais au fur et à mesure que les besoins évoluent, ceux-ci suscitent de nouvelles pressions afin d'améliorer les moyens de transport existants et d'investir dans de nouveaux projets. Ces investissements pourraient être considérables et il faudra faire des choix.

Les Canadiens partagent de nombreuses attentes en ce qui concerne le transport des voyageurs. Ils nous ont dit vouloir le meilleur service au meilleur prix, c'est-à-dire un système qui leur permet de se déplacer rapidement, confortablement, en toute sécurité et en respectant l'environnement. Les voyages étant un élément important de leur existence, les Canadiens veulent un système de transport d'accès facile. Quelle que soit leur condition sociale ou la région où ils habitent, tous veulent avoir un accès raisonnable à des moyens de transport en commun qui leur donnent la liberté de se déplacer à leur guise. Les Canadiens ont cependant des opinions divergentes sur la façon dont on devrait répondre à leurs attentes. Malgré l'interrelation entre les déplacements,

en avion, en train, en bateau et sur route, les avis diffèrent quant à la façon d'intégrer les différents modes de transport.

En notre qualité de commissaires, nous devons examiner le passé et le présent et nous interroger sur l'orientation future du transport interurbain des voyageurs — que ce soit routier, aérien, ferroviaire ou maritime. Cet examen comprend des consultations, des audiences publiques et des recherches. Nous en sommes arrivés à mi-chemin de notre enquête sur le système national de transport des voyageurs et tenons à livrer aux Canadiens les fruits de notre étude jusqu'ici.

La Commission fera enquête et rapport sur un système national intégré de transport interurbain des voyageurs permettant de répondre aux besoins du Canada et des Canadiens au XXI^e^ siècle.

Décret du 19 octobre 1989

L'objectif de ce rapport intérimaire est donc :

- de préciser notre mandat et notre stratégie;
- d'exposer certaines données générales sur les lois, les règlements et les institutions qui régissent le transport interurbain des voyageurs au Canada;
- d'expliquer les modes d'utilisation et de financement du système de transport des voyageurs d'aujourd'hui;
- de discuter des tendances démographiques, sociales, technologiques, environnementales et énergétiques qui risquent d'avoir une influence sur les politiques préconisées;

- de rendre compte de ce que les Canadiens disent du transport interurbain des voyageurs;

- de préciser certains des élément cruciaux menant à un débat public fructueux.

NOTRE STRATÉGIE : DES CONSULTATIONS AUX RECOMMANDATIONS

Avant de formuler des recommandations sur le futur système de transport des voyageurs, il est important de comprendre parfaitement le système actuel. Pour ce faire, nous avons pris plusieurs initiatives.

CONSULTATION

Nous avons interrogé des Canadiens de toutes conditions sociales qui s'intéressent à la question. Nous avons notamment rencontré des représentants des principales organisations de transport ainsi que des particuliers et des groupes qui offrent des services de transport ou qui ont des besoins particuliers en la matière. Nous avons rencontré des élus des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux et avons effectué des visites sur le terrain pour nous faire une idée exacte de ce qu'impliquent la construction, l'exploitation et l'entretien des installations et des services de transport. Ce processus de consultation se poursuivra pendant toute la durée de la préparation de notre rapport final.

DIALOGUE ET DÉBAT PUBLICS

Nous avons tenu des audiences publiques dans 30 communautés canadiennes, de l'océan Arctique à l'océan Pacifique à l'océan Atlantique. Nous avons entendu les mémoires et sollicité le point de vue des multiples intervenants du système de transport, notamment des particuliers et des

représentants des pouvoirs publics, du secteur privé, des syndicats, du patronat et de certains groupes d'intérêts, comme les personnes du troisième âge, les jeunes, et les personnes handicapées. Les universitaires et les écologistes nous ont aussi fait part de leurs préoccupations. Nous avons également pris connaissance des mémoires écrits qui nous ont été remis à l'appui de ces audiences. En outre, nous avons étudié des mémoires qui nous ont été remis grâce à un «Télémémoire» qui permet à tous les groupes et à tous les Canadiens d'appeler un numéro sans frais pour nous faire part de leurs opinions sur le système de transport. (Ce numéro sans frais, 1-800-465-4321, sera en service jusqu'au 31 décembre 1991.)

382 ***présentations dans le cadre d'audiences publiques.***

546 ***mémoires écrits qui nous ont été envoyés.***

134 ***télémémoires que nous avons reçus.***

RECHERCHE

Nous avons entrepris un programme de recherche en vue d'analyser notre système de transport de voyageurs sous différents angles : historique, pour comprendre l'influence que les politiques du passé ont exercé sur la conjoncture actuelle; fonctionnel, pour mieux comprendre comment le système fonctionne; financier, pour voir comment le système est financé et pourrait l'être ainsi que le rôle du système dans l'économie du pays; et planétaire, pour étudier les transports dans d'autres pays industrialisés. Nous analysons maintenant les défis que posent les nouvelles technologies, les changements démographiques et l'évolution de l'économie

internationale et nous nous interrogeons sur les moyens dont le Canada dispose pour répondre au mieux à la demande de demain.

L'AVENIR

Le système national de transport des voyageurs est complexe, les coûts d'entretien et les investissements pourraient être considérables et il n'est pas toujours facile de répondre aux questions que les Canadiens soulèvent. En voici certains exemples :

LE TRANSPORT ROUTIER

Comment faire face à l'augmentation des déplacements en voiture et aux pressions qui en résultent pour l'amélioration du réseau routier?

- Ce sont les provinces qui sont habilitées à construire et à entretenir les routes, y compris la majeure partie de la route Transcanadienne. Chaque province fait des choix différents en ce qui concerne la construction et l'entretien de son réseau routier. Cela pose-t-il un problème? Si oui, serait-il possible de résoudre ce problème par une meilleure coordination des activités des diverses provinces? Ou serait-il préférable de faire participer le gouvernement fédéral à un programme sur le réseau routier national?

- L'automobile est devenue le moyen de locomotion de prédilection. Les responsables songent-ils aux autres moyens de se déplacer, notamment à l'autocar, à l'avion et au train, lorsqu'ils décident ou non d'investir dans le réseau routier? Tiennent-ils compte de tous les coûts, notamment des coûts relatifs à l'environnement?

Comment faut-il remédier à la congestion des grands aéroports?

- Les compagnies aériennes privées utilisent des installations dont les coûts sont assumés par les contribuables. Même si ces compagnies paient des frais pour l'utilisation des aéroports et des aides à la navigation, il est peu probable que ces frais couvrent le total des coûts. Si l'on percevait des frais plus élevés aux heures de pointe, les compagnies aériennes étaleraient-elles mieux leurs vols tout au long de la journée, permettant ainsi un usage plus efficient de la capacité actuelle des aéroports?

- Les compagnies aériennes ont modifié leurs services, délaissant progressivement les vols sans escale qui desservent une seule liaison au profit d'un réseau en étoile en vertu duquel les voyageurs sont acheminés vers un aéroport central (la plaque tournante) où ils changent d'avion pour se rendre vers d'autres destinations (via les rayons). Le résultat : les grands aéroports sont de plus en plus encombrés. Les politiques gouvernementales influencent-elles les décisions des compagnies aériennes en ce qui concerne les réseaux en étoile?

- Les pouvoirs publics ont généralement multiplié les infrastructures aéroportuaires pour remédier aux problèmes de capacité. Les responsables analysent-ils l'éventail complet des options avant de décider d'agrandir les aérogares et de construire de nouvelles pistes aux frais des contribuables? Devraient-ils tenir compte de la congestion des aéroports et des investissements qu'il faut pour y remédier lorsqu'ils songent à construire un train à grande vitesse ou de nouvelles routes?

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Quel est l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs au Canada? Comprendra-t-il les lignes transcontinentales et régionales? Continuera-t-on d'assurer la desserte des régions éloignées et construira-t-on un train à grande vitesse dans les couloirs à forte densité de population?

- Au cours des 60 dernières années, les voyageurs ont délaissé le train au profit de l'automobile et de l'avion. Le gouvernement fédéral a opté pour la création d'une compagnie aérienne nationale, et les gouvernements fédéral et provinciaux ont décidé de construire la route Transcanadienne. Ces décisions sont-elles responsables du fait que les chemins de fer ne sont plus le centre d'intérêt des politiques et des investissements gouvernementaux? Ce désintérêt est-il marqué au point que les pouvoirs publics ont des préjugés défavorables à l'égard d'investissements dans les chemins de fer?

- De nombreuses thèses ont été avancées pour ou contre le financement des trains de passagers par les contribuables. L'argent des contribuables ne devrait-il pas être réparti également entre le chemin de fer et les autres modes de transport? Les responsables connaissent-ils suffisamment les problèmes d'environnement et de sécurité pour faire des choix judicieux au sujet du transport des voyageurs par train?

- Les compagnies de chemin de fer paient elles-mêmes la construction et l'entretien de leurs infrastructures, sans compter les taxes sur les carburants et les emprises. Les services de voyageurs et de fret financent ces infrastructures. Si l'on réduit le service voyageurs et les recettes qui en découlent, le fardeau supplémentaire de la construction et du maintien des emprises et de l'entretien des

voies doit être supporté par certaines compagnies qui exploitent des trains de marchandises. Les hausses de prix qui en résulteront vont-elles pousser l'industrie à transporter le fret par camion et menacer ainsi la viabilité des services de fret par chemin de fer?

LE TRANSPORT MARITIME

Comment les services de traversiers devraient-ils être réglementés et financés?

- Les traversiers revêtent autant d'importance pour certains Canadiens que les avions pour d'autres. Le service de traversiers devrait-il être perçu comme un prolongement logique du système routier? Dans ce cas, comment faudrait-il le réglementer? En général, les traversiers qui relient deux provinces relèvent du fédéral alors que ceux qui circulent dans une même province relèvent de la province. Au besoin, comment devrait-on apporter un soutien financier aux traversiers?

Comme en témoignent toutes ces questions, la planification du futur système de transport des voyageurs ne sera pas une tâche facile. Il n'existe pas de réponse simple, pas de remède miracle. Les questions sont nombreuses, les modes de transport ont des incidences réciproques complexes et les changements de décisions au plan des politiques ou des investissements ont des effets inéluctables sur tous les autres.

Conclusion

Le transport des voyageurs est fondamental au style de vie des Canadiens. La résolution des questions de politique complexes actuelles ainsi que les conséquences possibles des futures tendances pourraient être considérables. Bien que les Canadiens partagent de nombreuses attentes à l'égard du système de transport des voyageurs, ils ne sont pas d'accord sur la façon dont on devrait y répondre.

Pour formuler des recommandations, il faut que nous comprenions le système actuel et la façon dont il a évolué. Nous devons également consulter les Canadiens à tous les niveaux, les personnes, les groupes et organisations qui connaissent bien le transport des voyageurs ainsi que les Canadiens qui se préoccupent du système de transport qui sera mis en place dans les années à venir. Enfin, notre programme de recherche nous permettra de compléter les connaissances acquises par l'intermédiaire de consultations publiques et du dialogue que nous entretenons.

Nous croyons que le mandat confié à la Commission royale est à la fois opportun et de grande portée. Dans les chapitres qui suivent, nous présentons les résultats de la première étape de notre enquête.

CHAPITRE II

D'HIER À AUJOURD'HUI : LE CADRE DES TRANSPORTS

L'histoire du transport des voyageurs au Canada est l'histoire de gens obligés de franchir de vastes étendues souvent inhospitalières. Traîneaux, kayaks et canoës ont été les premiers moyens de transport, suivis des voiliers, des bateaux, du cheval et de la charrette, du train, de l'automobile et de l'autocar et enfin de l'avion. Le système de transport qui en est issu manque d'intégration et de coordination. C'est un amalgame de réseaux distincts quoiqu'apparentés, et ces réseaux eux-mêmes connaissent des problèmes de coordination interne. L'évolution de ce système s'est accompagnée d'une progression parallèle des lois, des règlements et des institutions qui le régissent.

Pour formuler des recommandations sur le futur système de transport, nous croyons qu'il est nécessaire de bien comprendre comment le système actuel a évolué et comment il est régi. L'ensemble des lois, règlements et institutions[1] qui régissent le système de transport des voyageurs permet de se faire une idée assez juste des politiques dans ce secteur. C'est ce que nous appelons le *cadre*, dans lequel le système fonctionne. Le «cadre» se définit comme l'ensemble des lois, règlements et institutions qui englobent les principes, les objectifs et les traditions associés aux questions suivantes :

- les secteurs public et privé : quels devraient être leurs rôles?

- le partage des compétences : à quel palier gouvernemental la prise de décisions incombe-t-elle?

[1] «Institution» comprend les divers ministères gouvernementaux, les agences de réglementation et les autres organismes qui influencent le système de transport.

- la répartition des coûts : tarifs, péages et taxes — d'où devrait venir l'argent?

- l'obligation des responsables de rendre compte : comment renseigner le public?

Le cadre des transports au Canada n'a pas évolué en vase clos. Il reflète les pressions, les besoins et les impératifs sociaux de différentes époques. Ces pressions ont pris différentes formes à mesure que la population augmentait et que la technologie évoluait. Les législateurs se sont attaqués aux problèmes du transport de diverses façons en tenant compte de l'évolution des principes, des objectifs et des traditions.

Dans le présent chapitre, nous analyserons l'évolution et l'aspect actuel du cadre du transport des voyageurs. Nous examinerons les lois fédérales et provinciales qui régissent le système, les principes et les objectifs contenus dans ces lois (là où ils sont énoncés), et les institutions que les lois ont créés. À cette étape de notre travail, nous présentons ce document à titre d'information factuelle.

ÉVOLUTION DU CADRE

BREF HISTORIQUE DES TRANSPORTS[2]

Le voilier fut le premier moyen de locomotion des Européens venus s'installer au Canada. Les voies navigables ayant dicté l'emplacement des zones de peuplement, la majorité des premiers Canadiens se sont groupés dans des villages situés à proximité des voies d'eau et des ports. Ceux de l'intérieur ont rapidement adopté le canoë indien qui était suffisamment léger pour pouvoir être porté à dos d'homme

[2] Ce récit s'inspire en grande partie de l'ouvrage de John Gratwick, *Le transport au Canada : origines et perspectives*, publié en 1989 par Transports Canada.

entre les lacs et les rivières et là où il fallait contourner des rapides et d'autres plans d'eau impraticables. Ces portages, de même que les pistes intérieures qu'utilisaient les chasseurs, ont été les précurseurs de nos premières routes.

Samuel Cunard, originaire d'Halifax (Nouvelle-Écosse), fut le créateur de la première ligne internationale de bateaux à vapeur.

On a ensuite construit des routes et creusé des canaux à mesure que les zones de peuplement se transformaient en villages et les villages en villes.

Les premières routes n'étaient guère plus que des sentiers déblayés et nivelés dans la forêt qui permettaient le passage des voitures à cheval. Le creusement de canaux ne fut pas aussi simple. Après la Guerre de 1812, le gouvernement britannique envoya des ingénieurs de l'armée creuser le Canal Rideau entre Ottawa et Kingston, en Ontario, pour assurer le libre passage des voyageurs et des vivres au cas où une autre guerre viendrait perturber la navigation sur le Saint-Laurent. D'autres canaux furent creusés par la suite, constituant un réseau de voies navigables intérieures destinées à un usage militaire et commercial. L'avènement du bateau à vapeur donna un nouvel essor au transport des voyageurs et des marchandises par voie d'eau tant sur le plan intérieur qu'international.

Le chemin de fer fut le premier moyen de transport à offrir aux Canadiens un service voyageurs de l'Atlantique au Pacifique. La première voie ferrée destinée à un train de voyageurs fut construite en 1836 pour faciliter les déplacements entre

En 1860, il était possible d'emprunter le train pour se rendre de Rivière-du-Loup au Québec jusqu'à Sarnia en Ontario.

St-Jean et La Prairie, au Québec, un parcours difficile de 24 kilomètres de long. Mais, le grand essor de construction des voies de chemin de fer ne survint pas immédiatement, et cette première voie resta la seule pendant plusieurs années.

Le système de chemin de fer ne prit son essor que durant la deuxième moitié du XIX^{e} siècle, lorsqu'on le perçut comme un moyen important d'unifier et d'ouvrir le pays. Des entreprises privées et des particuliers se mirent à investir massivement dans la construction de voies ferrées. Le réseau s'étendit un peu partout pour enfin être couronné par la ligne transcontinentale du Canadien Pacifique. Avec l'enfoncement du dernier crampon en 1885, le chemin de fer devint un symbole de la détermination des Canadiens. La croissance rapide des compagnies de chemin de fer privées ne s'étant pas accompagnée d'une demande suffisante, à la suite de plusieurs faillites et défauts de paiement, le gouvernement fédéral devint propriétaire de plusieurs lignes de chemins de fer construites par le secteur privé. En 1919, le gouvernement fédéral regroupa un bon nombre de ces entreprises sous le contrôle des Chemins de fer nationaux du Canada.

En 1890, plus de 480 trains de passagers interurbains arrivaient à Montréal ou en partaient chaque semaine. Cent ans plus tard, en 1990, il n'en restait plus que 188.

L'avènement de l'automobile comme moyen de transport abordable entraîna le besoin de construire des routes. Avant la Première Guerre mondiale, le système routier interurbain était plutôt limité. Avec l'augmentation du nombre d'automobiles, les pouvoirs publics se sont mis à investir dans la construction de

Depuis le début des années 1960, il est possible de faire un voyage en autocar d'un océan à l'autre avec un seul billet.

routes. Les gouvernements provinciaux étaient responsables de la construction et de l'entretien des routes à l'intérieur de leurs frontières. Avec l'adoption de la *Loi sur la route transcanadienne*[3] en 1949, le gouvernement fédéral contribua au financement de cette grande artère qui fut officiellement inaugurée en 1962. Le dernier tronçon traversant Terre-Neuve fut achevé en 1965.

L'expansion de l'aviation eut lieu après la Première Guerre mondiale. Les pilotes de l'armée de l'air rentrant de la guerre se lancèrent dans le pilotage commercial. Beaucoup d'entre eux devinrent des pilotes de brousse, acheminant voyageurs et marchandises vers les régions éloignées. Le gouvernement fédéral se lança dans la construction d'aéroports et dans la réglementation de l'industrie du transport aérien à peine naissante. En 1933, le Canada comptait environ 350 appareils et 120 aéroports pourvus d'un permis. C'est également à cette époque que les premières compagnies aériennes commerciales virent le jour. *Canadian Airways Limited*, créée en 1930, fut le précurseur de la compagnie connue aujourd'hui sous le nom de Lignes aériennes Canadien International. *Trans-Canada Airlines*, créée à titre de filiale des Chemins de fer nationaux du Canada en 1937, fut rebaptisée ultérieurement Air Canada.

Le premier vol en avion au Canada fut réalisé par J.A.D. McCurdy à Baddeck Bay (Nouvelle-Écosse) le 23 février 1909. Son appareil, le Silver Dart, était un biplan muni d'un train d'atterrissage. McCurdy réussit à tenir l'air pendant un demi-mille, décollant et atterrissant sur la glace.

C'est après la Seconde Guerre mondiale que l'aviation devint un système national de transport des voyageurs. Les aérodromes construits pour l'entraînement des pilotes et d'autres

[3] On trouvera les citations de toutes les lois mentionnées à l'annexe II-1.

recrues de l'armée de l'air représentèrent une excellente infrastructure adaptable à un usage commercial. Les avionneurs purent s'inspirer des technologies mises au point pour les avions militaires pour construire des appareils plus gros, plus rapides et beaucoup plus évolués. Les experts capables de construire, de piloter et d'assurer l'entretien des nouveaux appareils étaient bien placés pour assurer la dotation des compagnies aériennes. Tous ces événements ont contribué à façonner le système de transport aérien d'aujourd'hui.

LA POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS AVANT 1967

Les premières politiques des transports furent influencées par des questions et des préoccupations n'ayant rien à voir avec les transports, telles que la sécurité militaire et l'édification du pays. Certains des premiers canaux furent notamment creusés à des fins militaires. Le chemin de fer, premier système potentiel de transport national, sembla aux yeux de plusieurs gouvernements successifs un excellent moyen de promouvoir certains objectifs : conquérir les Prairies et affirmer la souveraineté du Canada sur l'Ouest, promouvoir l'édification du pays en encourageant les déplacements d'est en ouest plutôt que du nord au sud, et aider à convaincre plusieurs provinces à entrer dans la Confédération.

La *Loi constitutionnelle de 1867* (mieux connue sous l'appellation d'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*) est la première à avoir décrété le partage des responsabilités en matière de transport entre le gouvernement fédéral et les provinces (voir figure II-1). Les assemblées provinciales se virent confier la responsabilité «des travaux et entreprises d'une nature locale». Les pouvoirs qui n'étaient pas délégués spécifiquement aux provinces relevaient donc de la compétence du gouvernement fédéral. Cela englobait l'ensemble des transports interprovinciaux et internationaux ainsi que «les travaux d'une nature locale» que le Parlement déclarait être «pour l'avantage général du Canada».

Le gouvernement fédéral pouvait donc assumer la responsabilité d'une activité de transport limitée exclusivement à une province dans l'intérêt du Canada. Si par exemple le gouvernement fédéral déclarait que la construction d'une voie de chemin de fer était «pour l'avantage général du Canada», le chemin de fer en question était alors soustrait au contrôle de la province et ressortait désormais exclusivement des compétences du gouvernement fédéral.

Figure II-1
LOI CONSTITUTIONNELLE DE 1867

92. Dans chaque province, la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

10. Les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes : —
   a. Lignes de bateaux à vapeur ou autre bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province;
   b. Lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays dépendant de l'empire britannique ou tout pays étranger;
   c. Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés par le parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces;

En vertu du partage des pouvoirs en matière de transport, les provinces finiraient par avoir la principale responsabilité des routes et des véhicules automobiles alors que plusieurs aspects des autres modes de transport — l'avion, le train et le bateau — relèveraient du gouvernement fédéral. Ni la *Loi constitutionnelle de 1867* ni les lois qui lui ont succédé ne comportaient de stratégie pour le développement futur des transports, et les premiers gouvernements n'ont jamais tenté d'établir une politique nationale intégrant tous les modes de transport.

Au tournant du siècle, la politique des transports et la politique des chemins de fer étaient perçues comme une seule et même politique fédérale. Le gouvernement fédéral au début du XX^{e} siècle, à l'instar de ce qu'il avait fait dans la deuxième moitié du XIX^{e} siècle, se servit des chemins de fer comme instruments de développement économique et national, les assujettissant à une stricte réglementation de type anti-monopole. En 1868, devant l'essor rapide des compagnies de chemin de fer privées, le gouvernement promulgua la *Loi sur les chemins de fer*. Une loi de 1903 créa une Commission des chemins de fer chargée de fixer les règlements et les taux.

En 1936, un ministère fédéral autonome des Transports fut créé par la fusion de plusieurs composantes d'autres ministères gouvernementaux. Sous la direction de son premier ministre, l'honorable C.D. Howe, le ministère mit l'accent sur l'exploitation plutôt que sur l'élaboration des politiques. Cette attitude prévalut durant la Seconde Guerre mondiale lorsque les responsabilités du ministère furent considérablement élargies. Les transports canadiens servant de soutien logistique aux forces alliées, le ministère fut chargé d'établir l'ordre des priorités et d'exploiter le système de transport. Pour ce faire, il construisit des bases aériennes, créa un détachement chargé de convoyer les avions militaires au-dessus de l'Atlantique, développa les services de radiocommunication et de météorologie chargés d'aider les navires et les avions militaires et créa le *Directorate of Merchant Seamen* et l'Office canadien du tourisme.

Après la guerre, le ministère adopta comme mot d'ordre la relance et le développement. Les infrastructures et les équipements de transport intérieurs, vétustes et mal entretenus durant la guerre, étaient incapables de répondre aux impératifs de l'après-guerre. Le ministère voulait avant tout résoudre

Entre 1946 et 1956, le nombre de voyageurs ayant transité par l'aéroport de Dorval à Montréal est passé de 246 359 à 1 092 000 et par l'aéroport Malton (Pearson) de Toronto de 180 307 à environ 900 000.

les problèmes les plus pressants, et compte tenu de la prédominance du train comme mode de transport public des voyageurs et des marchandises, l'idée d'une politique embrassant tous les modes de transport n'était pas prioritaire. En revanche, chaque mode de transport était réglementé par des organismes gouvernementaux soit fédéraux soit provinciaux, chacun étant doté de ses propres lois, règles, pratiques et principes. Durant cette période, le gain de popularité de l'automobile contribua à l'expansion du système routier. Les provinces étant responsables de la plupart des routes, elles se prirent d'un intérêt de plus en plus marqué pour le transport des voyageurs.

Le gouvernement fédéral créa plusieurs Commissions royales pour analyser et tenter de résoudre plusieurs grands problèmes de transport. L'une des plus importantes et plus récentes fut la Commission royale MacPherson. Son rapport de 1961, même s'il portait essentiellement sur le transport ferroviaire des marchandises, fut d'autant plus précieux que ses conclusions et recommandations servirent de fondement à la première tentative d'élaborer une législation fédérale sur les transports s'appliquant à tous les modes de transport.

La Commission royale MacPherson énonça que le Canada avait une capacité de transport ferroviaire suffisante et que, à quelques exceptions près, le gouvernement devait laisser aux forces du marché le soin d'orienter la planification, le financement, la construction et l'exploitation des futurs services. Les commissaires énoncèrent que si les gouvernements offraient un climat favorisant la concurrence entre les entreprises commerciales des secteurs public et privé,

la concurrence entre les modes de transport permettrait de poursuivre les améliorations, d'accroître la productivité et de réduire les coûts.

LA *LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX* DE 1967

Ce que visait la *Loi sur les transports nationaux* de 1967, c'était «un système de transport économique, efficace et adéquat». À l'appui de cette orientation, la Loi souscrivait à quatre grands principes[4] (voir figure II-2).

Figure II-2
LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX *DE 1967*

Principes directeurs

- libre concurrence entre les différents modes
- chaque mode supporte une juste part du coût des services et des installations fournis grâce aux deniers publics
- indemnisation pour les services et installations fournis à titre de service public commandé
- tarifs et conditions qui ne constituent pas :
  - un désavantage déloyal à l'égard de certains trafics;
  - un obstacle excessif au mouvement des denrées ou un découragement déraisonnable du développement industriel ou du commerce d'exportation

La Loi préconisait un système fondé sur la libre concurrence entre les modes. Les règlements relatifs aux tarifs ferroviaires furent assouplis comme l'avait recommandé la Commission royale MacPherson. Mais, les deux compagnies nationales de chemin de fer étaient toujours autorisées à fixer leurs prix conjointement. Les transports aériens et maritimes, comme les entreprises d'autocars et de camionnage, étaient toujours assujettis à une réglementation économique stricte. La Commission canadienne des transports (CCT) fut

[4] Le texte de l'article 4 de la *Loi sur les transports nationaux* de 1967 se trouve à l'annexe II-2.

créée comme organisme distinct en vue de réglementer tous les modes de transport public. Bien que la CCT ait été conçue pour réglementer les autocars et les camions, la partie de la Loi qui prévoyait ce mandat n'a jamais été promulguée.

Les changements politiques, sociaux et économiques d'après 1967 ont modifié la conjoncture des transports. Malgré certaines tentatives de révision de la législation fédérale concernant les transports dans les années 1970, aucun changement majeur ne s'était produit avant 1987. Les 20 années précédentes avaient vu d'importants changements au Canada dans les systèmes de transport et les habitudes d'utilisation. L'emploi de l'automobile, les services aériens et le camionnage avaient connu une croissance appréciable. La déréglementation de l'industrie des transports aux États-Unis semblait offrir aux usagers des prix plus avantageux et n'était pas sans avoir des effets négatifs sur certains transporteurs canadiens. En outre, le public commençait à faire pression sur le gouvernement pour qu'il fixe des objectifs sociaux et régionaux au système de transport. Ce sont ces changements et ces pressions qui ont abouti à l'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

LA *LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX*

L'énoncé de politique à l'article 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (LTN, 1987) confirme la politique fédérale qui consiste à offrir des services de transport économiques, efficaces et adéquats par l'entremise des grands modes de transport publics : l'avion, le train, l'autocar et le bateau (voir figure II-3). Le Parlement a conservé certains des principes directeurs de l'ancienne *Loi sur les transports nationaux* et ajouté plusieurs nouveaux objectifs, notamment au chapitre de la sécurité, de l'accès aux personnes handicapées et du développement économique régional[5].

[5] Le texte de l'article 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* figure à l'annexe II-3.

Figure II-3

LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX

Principes directeurs

- normes de sécurité les plus élevées possibles
- libre concurrence dans et parmi les divers modes de transport
- réglementation seulement là où elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs
- les transports sont un facteur promordial du développement économique régional
- chaque transporteur ou mode de transport supporte une juste part du coût des services et des installations mis à sa disposition sur les fonds publics
- indemnisation juste et raisonnable de chaque transporteur ou mode de transport pour les services et installations qu'il est tenu de mettre à la disposition du public
- tarifs et modalités qui ne constituent pas :
  - un désavantage injuste pour les autres liaisons de ce genre;
  - un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes handicapées;
  - un obstacle abusif à l'échange de marchandises ou un empêchement excessif au développement industriel ou aux exportations

La LTN de 1987 visait avant tout à favoriser le développement d'un milieu plus concurrentiel. La nouvelle Loi avait pour but d'assouplir la réglementation économique et de simplifier les procédures de réglementation.

La LTN de 1987 comporte également des initiatives non économiques. Même s'il existait déjà une législation en matière de sécurité pour chaque mode de transport, le principe de sécurité figure désormais comme un objectif dans la Loi, qui préconise des normes élevées à cet égard. Pour la première fois, la Loi stipule à titre d'objectif national l'accès des personnes handicapées aux transports. En outre, elle reconnaît le rôle joué par les transports dans le développement régional.

LE CADRE ACTUEL

Les lois, les règlements et les institutions d'aujourd'hui découlent des principes, des objectifs et des traditions d'hier. Le partage des pouvoirs décrété dans la *Loi constitutionnelle de 1867* est toujours à la base de la législation. Chaque loi sur les transports a toujours force de loi ou du moins est à la base des lois en vigueur. Le cadre d'aujourd'hui est un reflet du passé, même s'il façonne les temps présents. Les lois et règlements et les institutions qui les administrent ont évolué pour tenter de s'adapter aux nouveaux besoins économiques, aux nouvelles technologies et à une population ayant des exigences nouvelles et de plus en plus nombreuses en matière de transport.

La figure II-4 montre à qui appartiennent généralement les infrastructures et les transporteurs et de qui ils relèvent. Par exemple, la législation et la réglementation des infrastructures aériennes qui englobent les aéroports, les pistes et les aides à la navigation aérienne relèvent du gouvernement fédéral. Ces infrastructures appartiennent généralement aux gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, bien que le Canada possède quelques grands aéroports privés, comme celui de Buttonville à Toronto. La législation et la réglementation des transporteurs aériens sont également du ressort du gouvernement fédéral, mais les compagnies aériennes appartiennent presque entièrement au secteur privé.

Le transport des voyageurs dans la deuxième moitié du XX^{e} siècle a été dominé par l'automobile, qui bénéficie à cet égard d'un vaste réseau routier sillonnant tout le pays. De nos jours, près de 90 pour cent des voyages interurbains sont assurés par l'automobile. Dans cette section, nous commencerons par examiner les lois et les règlements qui régissent les transports routiers, notamment l'automobile

et l'autocar. Nous examinerons ensuite les lois et règlements qui régissent les autres modes de transport — l'avion, le train et le traversier.

Figure II-4
PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES MODES DE TRANSPORT EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE ET DE PROPRIÉTÉ

Modes	INFRASTRUCTURE (voies)		TRANSPORTEURS (véhicules)	
	Compétence	Propriété	Compétence	Propriété
Routes/ automobiles	Provinciale	Publique	Provinciale	Privée
Routes/autocars			Fédérale/ provinciale	Publique/ privée
Avion	Fédérale	Publique	Fédérale	Privée
Chemins de fer	Fédérale	Publique/ privée	Fédérale	Publique/ privée
Voies navigables/ traversiers	Fédérale/ provinciale	Publique	Fédérale/ provinciale	Publique/ privée

LÉGISLATION SUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES

En vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, les routes étaient généralement considérées «comme des travaux d'une nature locale» et ne relevaient donc pas de la compétence du gouvernement fédéral. Cela explique que les provinces sont essentiellement responsables des routes et de la réglementation des véhicules qui y circulent. Les voitures ne sont pas soumises à la même réglementation économique que les transports publics de voyageurs (autocars et taxis). Par exemple, les règlements sur les tarifs, les conditions d'accès au marché et l'abandon de services s'appliquent aux transports publics et non aux automobiles. Pour régir les déplacements en automobile, les provinces légifèrent sur les routes, la sécurité, la conduite automobile, l'octroi de permis de conduire

ainsi que sur l'immatriculation des véhicules (voir figure II-5). Le gouvernement fédéral a également un rôle à jouer en ce qui concerne la sécurité automobile. Il promulgue des lois régissant les normes relatives à la sécurité, à la pollution par le bruit et aux émanations des nouvelles voitures, ainsi que la sécurité des pneus neufs et des pneus de rechange. Par le truchement du *Code criminel*, le gouvernement fédéral impose des peines aux conducteurs. Certaines infractions du *Code criminel* s'appliquent également aux exploitants de navires, avions et chemins de fer.

Figure II-5
LOIS SUR LE TRANSPORT PAR AUTOMOBILE

Provinciales	Fédérales
• construction et entretien des routes • sécurité routière • octroi de permis de conduire • immatriculation des véhicules • sécurité des véhicules immatriculés	• sécurité des nouvelles voitures • normes anti-bruit/anti-pollution des nouvelles voitures • sécurité des pneus neufs et de rechange • comportement criminel des conducteurs

Au début du siècle, les automobilistes se sont regroupés en associations locales pour faire pression sur les pouvoirs publics et obtenir une amélioration du réseau routier. Ces groupes ont fusionné en 1913 pour former une association nationale qui a pris le nom ultérieurement d'Association canadienne des automobilistes (ACA).

Chaque province est dotée de lois sur la construction et l'entretien des routes. Ces lois autorisent généralement les ministres provinciaux des Transports à construire, à entretenir et à désigner les routes provinciales et à contribuer financièrement à la construction et à l'entretien des routes municipales. En général, ces lois n'instituent pas les politiques qui permettent de déterminer le moment

où une route doit être construite, son statut de route provinciale ou municipale ou la façon dont il convient de financer les chemins municipaux. De telles politiques, qui sont émises par chaque ministère provincial des Transports, diffèrent d'une province à l'autre.

Le rôle fédéral au niveau des infrastructures routières est limité. Étant donné que l'offre d'infrastructure routière est du ressort des provinces, la législation fédérale en la matière est minime. En vertu de la *Loi sur les travaux publics*, Travaux publics Canada a la charge d'un nombre limité de routes (notamment la route de l'Alaska), d'un certain nombre de ponts et à l'occasion de certains projets spéciaux, comme le projet de raccordement fixe reliant le Nouveau-Brunswick à l'Île-du-Prince-Édouard. Transports Canada possède également certains ponts provinciaux, interprovinciaux et internationaux dont il assure l'exploitation et le financement et qui, dans la plupart des cas, traversent des voies navigables.

La* Loi sur les voies publiques de 1793, *adoptée par le premier Parlement du Haut Canada, obligeait tous les hommes à travailler sur les routes de 3 à 12 jours par an avec leurs propres outils.

La *Loi sur la route transcanadienne*, adoptée en 1949, établissait un partenariat entre les gouvernements fédéral et provinciaux pour la création d'une route transcontinentale. Les normes et le calendrier des travaux devaient faire l'objet d'ententes fédérales-provinciales diverses. À l'achèvement de la route Transcanadienne, les provinces se sont vu confier la responsabilité du tronçon traversant leur territoire, alors que les tronçons qui traversent les parcs nationaux sont de la compétence du gouvernement fédéral et sont administrés par Travaux publics Canada. Bien que Transports Canada

ne soit investi d'aucun mandat particulier en ce qui concerne les routes, le ministère est partie prenante à un certain nombre d'accords de développement économique et régional qui prévoient l'octroi de crédits à certaines provinces pour l'amélioration de leur système routier.

Les lois régissant les questions de sécurité et de pollution des véhicules automobiles sont promulguées aux paliers fédéral et provinciaux. La sécurité contre les risques mécaniques de tous les véhicules à moteur vendus au Canada est réglementée par le gouvernement fédéral. En revanche, les gouvernements provinciaux ont le pouvoir législatif d'établir et de faire respecter les normes de sécurité et de conduite de tous les véhicules automobiles qui circulent à l'intérieur de leurs frontières.

La *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* régit la sécurité des nouvelles voitures et de leurs composantes. Tous les véhicules automobiles importés au Canada doivent se conformer à la réglementation canadienne sur la sécurité des véhicules automobiles, et ceux qui sont fabriqués au Canada doivent porter «une marque nationale de sécurité» indiquant qu'ils répondent aux normes établies en vertu de cette Loi. La Loi oblige les constructeurs à rendre publics les vices de construction et autorise le ministre fédéral des Transports à lancer des programmes de recherche-développement et à implanter et exploiter des installations conçues tout spécialement pour l'essai des véhicules automobiles et de leurs composantes. En outre, les règlements sur l'environnement fixent les normes en matière de pollution par le bruit et par les émanations atmosphériques pour les nouvelles voitures.

Il n'existe aucun règlement qui régisse les pièces automobiles après vente. Lorsque la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* était en préparation, les provinces étaient convaincues que le marché des pièces de rechange et des options

installées sur un véhicule après vente relevait de leur compétence. À l'adoption de la Loi, il fut entendu que chaque province adopterait une législation parallèle sur les pièces de rechange des véhicules automobiles. Mais puisque ce marché est dominé par des pièces conçues pour le marché américain, qui doivent satisfaire aux normes de sécurité établies dans ce pays, aucune province n'a promulgué ce genre de législation. En fait, les Canadiens se conforment aux normes américaines en ce qui concerne les pièces automobiles.

La sécurité des pneus est régie uniquement par la législation fédérale. Les pneus, qu'ils soient montés sur une nouvelle voiture ou installés sur un véhicule qui a déjà roulé, relèvent de la *Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*. Les pneus importés doivent respecter les règlements sur les pneus des véhicules automobiles et ceux qui sont fabriqués au Canada doivent porter une marque de sécurité indiquant qu'ils répondent aux normes de sécurité. Bien que les pneus de rechange, dont la plupart sont fabriqués au Canada, constituent une portion appréciable du marché des pièces automobiles et qu'ils pourraient logiquement relever de la compétence des provinces, tous les gouvernements ont convenu qu'il était préférable de confier l'entière responsabilité du marché des pneus au gouvernement fédéral pour garantir des normes communes et acceptables en la matière.

Les normes de consommation de carburant relèvent d'un programme volontaire de l'industrie. En 1982, le gouvernement fédéral a adopté la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles mais ne l'a pas promulguée. Cette Loi aurait obligé les constructeurs à établir et à afficher une norme de consommation pour chaque catégorie de véhicule. Même si la Loi n'a jamais été promulguée, la soif de renseignements des consommateurs sur la consommation des véhicules qu'ils conduisent, de

même que l'intérêt de l'industrie automobile canadienne pour le marché américain (où une loi est en vigueur), ont encouragé l'industrie automobile à appliquer volontairement la plupart de ses dispositions.

Les gouvernements provinciaux légifèrent sur l'utilisation des véhicules immatriculés de diverses façons : imposition de limites de vitesse et autres règlements sur le contrôle de la circulation; prescription de dispositifs de sécurité spécifiques; programmes d'inspection des véhicules; octroi de permis aux automobilistes et aux véhicules. Pour immatriculer un véhicule au niveau provincial on doit, par exemple, assurer le véhicule et obtenir un reçu de certificat d'inspection de sécurité. Bien que les normes de sécurité relatives à l'équipement des véhicules nouvellement construits soient établies au niveau fédéral, chaque province peut édicter ses propres impératifs en la matière. En général, ceux-ci ne portent pas sur les nouveaux équipements mais prescrivent essentiellement l'entretien afin de maintenir dans de bonnes conditions certains équipements tels les freins, les phares et les ceintures de sécurité. Les programmes d'inspection varient et vont d'une inspection annuelle obligatoire dans certaines provinces et territoires à aucune exigence spéciale dans d'autres provinces (voir figure II-6).

Les règlements provinciaux sur la délivrance et la possession d'un permis de conduire sont assez homogènes dans tout le Canada. Les candidats au permis doivent subir un examen écrit, une épreuve sur route et un examen de la vue. Les permis de conduire doivent être renouvelés périodiquement. Leur validité varie de un à cinq ans. Le comportement des conducteurs est réglementé par les lois provinciales qui traitent entre autres de la conduite imprudente ou de la conduite sans permis. Toutes les provinces obligent les automobilistes à signaler tout problème médical qui risque de nuire à leur aptitude à conduire une automobile sans danger.

Figure II-6
PROGRAMMES D'INSPECTION DES PROVINCES/TERRITOIRES

PROVINCE/ TERRITOIRE	PROGRAMME D'INSPECTION
Terre-Neuve	Inspection annuelle de toutes les automobiles qui ont quatre ans et plus
Nouvelle-Écosse	Inspection annuelle de toutes les automobiles
Nouveau-Brunswick	Inspection annuelle de toutes les automobiles
Île-du-Prince-Édouard	Inspection annuelle de toutes les automobiles
Québec	Inspection lors d'une vente privée (entre particuliers) et lors de l'immatriculation d'automobiles venant de l'extérieur de la province
Ontario	Inspection lorsqu'une automobile change de propriétaire
Manitoba	Inspection d'un groupe d'automobiles de plus de quatre ans, sélectionnées au hasard
Saskatchewan	Aucun
Alberta	Aucun
Colombie-Britannique	Aucun
Territoires du Nord-Ouest	Aucun
Territoire du Yukon	Aucun

Le gouvernement fédéral réglemente également le comportement des conducteurs par le truchement du *Code criminel*, qui fait de certains comportements au volant des infractions criminelles, notamment le fait de ne pas s'arrêter sur les lieux d'un accident et de conduire avec des facultés affaiblies. Les conducteurs condamnés pour cette dernière infraction se voient retirer leur permis. Le tribunal doit interdire au conducteur condamné pour conduite avec facultés affaiblies, en vertu du *Code criminel*, de conduire pendant un certain temps. Cependant, le permis est retiré en vertu de la loi provinciale.

Aucune loi ne régit les normes anti-pollution des véhicules immatriculés. Les émanations maximales des nouvelles automobiles sont réglementées par la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, alors que celles des automobiles immatriculées ne le sont pas. Pour remédier à cette lacune législative, les provinces ont signé en 1989 une entente avec

le gouvernement fédéral afin de mettre en place des programmes d'inspection d'ici la fin de 1992 dans les régions qui connaissent des problèmes de pollution atmosphérique graves, notamment le sud du Québec, le sud de l'Ontario et le sud de la Colombie-Britannique. La Colombie-Britannique travaille également à la préparation d'un projet de loi sur l'inspection obligatoire des véhicules immatriculés dans le sud de la province, pour s'assurer qu'ils répondent aux normes des constructeurs en matière d'émanations. En Nouvelle-Écosse, l'inspection mécanique des dispositifs d'échappement (mais non la mesure des émanations réelles) dans le cadre du programme d'inspections annuelles obligatoires a été proposé en 1990, mais aucune loi n'a été présentée.

Avant 1954, le gouvernement fédéral abandonnait généralement aux provinces la réglementation de l'industrie des autocars. En 1954, un appel d'une décision de la Cour suprême du Canada donna au gouvernement fédéral la responsabilité des compagnies d'autocars assurant des services en dehors de leur province d'attache. Faute de législation, de structure administrative ou de compétence pour surveiller ce secteur, le Parlement a promulgué en 1954 la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*. Cette Loi confère aux provinces le pouvoir d'exercer les responsabilités fédérales et les autorise à traiter les transporteurs de l'extérieur de la province sur un pied d'égalité avec les transporteurs locaux. Cette délégation de pouvoirs n'a pas changé de manière appréciable depuis 1954. La figure II-7 présente la législation fédérale et provinciale régissant le transport par autocar.

Actuellement, ce sont la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, la *Loi de 1987 sur les transports routiers* et la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* qui régissent l'industrie des autocars au palier fédéral. Dans les provinces, l'industrie des autocars est régie par les lois sur les véhicules automobiles, appelées indifféremment Loi sur les transporteurs

Figure II-7
LEGISLATION SUR LES AUTOCARS

Provinciale	Fédérale
• accès au marché • réglementation des tarifs et des itinéraires • octroi de permis de conduire • immatriculation des autocars • sécurité des véhicules immatriculés	• délégation des pouvoirs aux provinces • octroi des permis de conduire et réglementation des tarifs et des itinéraires pour les services qui ne sont pas délégués aux provinces • sécurité des nouveaux autocars • sécurité des pneus neufs et de rechange

routiers, Loi sur le transport par véhicule à moteur ou Loi sur les véhicules publics. En vertu de ces lois, les provinces sont dotées des pleins pouvoirs en ce qui concerne les services interurbains par autocar, à l'exception de ceux qui en sont spécifiquement exemptés en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*. Le seul service actuellement exempté et par conséquent réglementé par le gouvernement fédéral est le service d'autocar *Roadcruiser* de Terre-Neuve qui est exploité par la Compagnie des chemins de fer nationaux (CN). Ce service a remplacé la desserte ferroviaire du CN abandonnée en 1969 dans le cadre d'un accord négocié entre Terre-Neuve et le gouvernement fédéral.

Les provinces exercent un contrôle strict sur les services d'autocar. Chaque province est dotée d'une commission ou régie du transport chargée d'administrer l'octroi de permis aux exploitants d'autocars. Ces organismes peuvent tenir des audiences sur les demandes de permis, imposer certaines conditions, étudier les changements proposés aux horaires et aux tarifs et émettre, suspendre, révoquer ou modifier les permis d'exploitation. Les transporteurs se voient généralement attribuer des itinéraires en fonction des règles de «commodité et de nécessité publiques», condition qui constitue

souvent un obstacle de taille pour les entreprises qui souhaitent faire leur entrée sur le marché. Les tarifs et les niveaux de services sont également réglementés et surveillés. Les compagnies qui ont le monopole de certains itinéraires lucratifs peuvent être tenues d'assurer des services sur certains axes moins lucratifs. Ce type de réglementation a pour but d'assurer la stabilité des services, la protection des consommateurs et une plus grande équité des services. On craint que si les compagnies d'autocars n'étaient pas tenues d'assurer le service sur des lignes peu rentables en échange d'itinéraires lucratifs et de services nolisés, elles réduiraient ou abandonneraient la desserte peu rentable des petites localités rurales et éloignées.

C'est avec précaution que les provinces s'engagent sur la voie de la réforme de la réglementation des services d'autocar. Certaines provinces analysent l'impact que risque d'avoir la déréglementation des services interurbains d'autocar. Un assouplissement des normes, dit-on, favoriserait la concurrence et l'introduction de nouveaux services, en plus d'améliorer l'efficience, d'abaisser les tarifs et d'offrir aux entrepreneurs locaux l'occasion de faire de nouvelles affaires.

Le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard ont récemment modifié leur législation et exigent maintenant un test «d'inversion du fardeau de la preuve» pour l'octroi des nouveaux permis. En vertu de ce test, une compagnie n'a pas à démontrer que le nouveau service qu'elle envisage d'assurer répond aux impératifs de commodité et de nécessité publiques. Au contraire, ceux qui s'opposent au nouveau service doivent être en mesure de démontrer pourquoi on *ne* doit *pas* octroyer un nouveau permis. Ce test a pour but de faciliter l'obtention de permis par les nouveaux venus sur le marché et donc leur entrée sur le marché.

L'Alberta a adopté une attitude différente à ce sujet. Les exploitants de services réguliers d'autocar doivent toujours respecter le principe de «la commodité et de la nécessité publiques». Les nouveaux exploitants d'autocars nolisés qui souhaitent obtenir un permis pour assurer le service dans la province doivent respecter les critères de «prêt, apte et disposé» qui prévoient un certificat d'inspection de sécurité, une preuve d'assurance et une exigence de cautionnement. Ces règles ont permis l'arrivée de plusieurs nouvelles compagnies qui offrent des services nolisés ainsi qu'une augmentation de la diversité de ces services, particulièrement dans les villes de moindre importance.

La sécurité des autocars est régie par la législation provinciale et par le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers de 1987. Les gouvernements provinciaux sont responsables des inspections annuelles ou semi-annuelles, des normes d'utilisation des équipements comme les freins, les phares et les ceintures de sécurité et de l'application du Code canadien de sécurité pour les transports routiers de 1987. Ce code a été élaboré conjointement par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux dans le but d'uniformiser les normes de sécurité des transporteurs commerciaux. Ce code comporte des règlements sur les inspections, les normes d'entretien, le nombre maximum d'heures de conduite, l'usage obligatoire de journaux de bord, l'octroi de permis aux chauffeurs, les normes médicales ainsi que la vérification des registres des transporteurs.

LÉGISLATION SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

Bien que les autres modes de transport soient assujettis au partage des pouvoirs décrété dans la *Loi constitutionnelle de 1867*, ce n'est pas le cas pour l'aéronautique. La première loi fédérale relative au transport aérien, la *Loi de la Commission*

de l'air, a été promulguée par le Parlement en 1919 pour réglementer une industrie en plein essor. Le gouvernement fédéral a confirmé son rôle législatif en 1927 par l'adoption de la *Loi sur l'aéronautique*. En 1952, la Cour suprême du Canada a confirmé le principe selon lequel l'aviation doit relever des attributions du gouvernement fédéral. La Cour a déclaré que l'aviation était un mode de transport distinct qui «transcende les préoccupations ou les intérêts locaux ou provinciaux et doit, de par sa nature même, intéresser le Canada tout entier». De nos jours, les transporteurs aériens sont essentiellement régis par deux textes législatifs fédéraux : la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et la *Loi sur l'aéronautique* (voir figure II-8).

Figure II-8
LEGISLATION FEDERALE SUR L'AERONAUTIQUE

Loi de 1987 sur les transports nationaux	***Loi sur l'aéronautique***
• accès au marché • octroi de permis • routes nordiques • affichage des tarifs • abandon de services	• construction, entretien et exploitation des aéroports et installations connexes • aide financière aux aéroports locaux • normes de sécurité relatives aux aéroports et aux avions • systèmes de navigation aérienne • informations météorologiques aux aéroports • octroi de permis et certification du personnel et des transporteurs • pollution par le bruit

La *Loi de 1987 sur les transport nationaux* portait sur la réforme de la réglementation économique pour l'aviation. Dans le sud du Canada, la réglementation économique des vols intérieurs a été considérablement réduite. En vertu de la législation antérieure, une compagnie aérienne qui sollicitait un nouvel itinéraire devait démontrer «sa commodité

et sa nécessité publiques». Aux termes de la nouvelle Loi, il lui suffit de prouver qu'elle est contrôlée par des intérêts canadiens et qu'elle est «prête, apte et disposée» à offrir le service demandé. Dans les régions nordiques et éloignées, les mêmes critères s'appliquent si ce n'est que les localités ou les parties intéressées par le nouvel itinéraire peuvent formuler une objection auprès de l'Office national des transports. Dans ce cas, l'Office statue sur la question (à l'instar de la loi sur les autocars, cette pratique porte le nom de test «d'inversion du fardeau de la preuve»). Dans l'intérêt public, la Loi prévoit une aide financière gouvernementale pour la desserte des régions nordiques et éloignées et impose certaines conditions aux lieux desservis, aux horaires et aux tarifs.

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* vise également deux autres sujets de préoccupation — les tarifs et l'abandon de services. La Loi stipule que le public doit être tenu au courant des tarifs et de leurs conditions. En cas de concurrence inefficace, la Loi protège le public contre la fixation de prix abusifs grâce à un mécanisme d'enquête sur les plaintes. La Loi réglemente également la diminution des fréquences et l'abandon de services. Bien que ces règlements visent à empêcher la cessation subite de services, ils sont suffisamment souples pour permettre aux transporteurs d'inaugurer de nouveaux services à l'essai sans avoir à garder des itinéraires peu rentables.

La *Loi sur l'aéronautique* régit les services et les installations au sol et en vol. En vertu de cette loi, Transports Canada peut posséder et gérer des aéroports et assurer l'exploitation du système de navigation aérienne et des services d'informations météorologiques aux aéroports. En 1987, le ministre fédéral des Transports a annoncé le lancement d'un programme de cession d'aéroports en vertu duquel les aéroports exploités par Transports Canada peuvent être loués

à des autorités locales. Les principaux objectifs de cette politique sont d'améliorer les services aéroportuaires pour certaines localités, de favoriser le développement économique régional et de permettre une gestion des aéroports plus efficiente du point de vue des coûts et de style plus commercial. Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal ont été au centre des pourparlers sur la location des aéroports à des autorités locales. En outre, c'est le secteur privé qui s'est occupé d'aménager l'aérogare 3 de l'aéroport international Pearson de Toronto et un appel d'offres sera lancé auprès du secteur privé pour le réaménagement des aérogares 1 et 2.

La *Loi sur l'aéronautique* réglemente également la sécurité des voyageurs, des avions et des équipages sur tous les aéroports commerciaux. Le gouvernement fédéral est autorisé à décréter des règlements sur la sécurité au sol et en vol, sur l'octroi de permis et la certification du personnel et des transporteurs, sur l'utilisation de l'espace aérien, sur la construction et l'exploitation des appareils, et sur les matériels et les équipements aéronautiques. La Loi traite également de la pollution par le bruit et autorise le ministre des Transports à réglementer le niveau de bruit des avions et des aéroports. La *Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* donne au gouvernement fédéral le pouvoir d'enquêter sur les accidents et les incidents dans le domaine de l'aviation.

Le Système national de navigation aérienne exploité par Transports Canada a pour but d'assurer le mouvement sûr et efficient du trafic dans l'espace aérien canadien et l'espace aérien international voisin. Les services de la circulation aérienne s'occupent des centres de contrôle de la circulation aérienne et des tours de contrôle sur tous les grands aéroports. Les services d'information en vol ont pour but d'assurer le mouvement sûr et rationnel du trafic grâce aux équipements radar et aux radiocommunications. En outre,

plusieurs aides à la navigation sont installées dans tout le pays pour aider les pilotes à déterminer leur position et leur direction et leur permettre d'atterrir et de décoller en toute sécurité.

Le rôle des provinces en matière de transport aérien est essentiellement confiné à l'administration, à l'exploitation et au financement des aéroports et des pistes d'atterrissage (voir figure II-9). Même si aucune province n'est juridiquement tenue de fournir des aéroports ou de leur offrir une aide financière, toutes, à l'exception du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, ont des aéroports dont elles assurent, jusqu'à un certain point, l'exploitation et le financement.

Figure II-9
ACTIVITES PROVINCIALES DANS LE DOMAINE DE L'AERONAUTIQUE

Aéroports et pistes d'atterrissage	**Subventions aux transporteurs aériens**
• construction et exploitation d'aéroports provinciaux • financement d'aéroports municipaux	• Québec : plusieurs services voyageurs en régions éloignées • Terre-Neuve/Labrador Airways : desserte de nombreuses localités nordiques • Ontario/norOntair : desserte de nombreuses localités nordiques

L'Ontario et les quatre provinces de l'Ouest administrent le plus grand nombre d'aéroports puisque chacune en exploite au moins 50. En général, les aéroports appartenant aux gouvernements provinciaux sont situés dans les régions nordiques et éloignées et visent à offrir un moyen d'accès aux localités de ces régions, à surmonter leur isolement, à favoriser leur développement économique, à les aider à attirer des vols réguliers et à tenir lieu de bases pour la lutte contre les incendies de forêt et pour l'exploration et le développement des mines. Seules trois provinces subventionnent directement des services aériens pour voyageurs.

Le Québec verse des subventions d exploitation à plusieurs services voyageurs le long de la côte nord du Saint-Laurent et vers l'Île d'Anticosti et les Îles-de-la-Madeleine. L'Ontario subventionne la desserte aérienne de nombreuses localités nordiques par l'entremise d'une société d'État, norOntair, qui sous-traite certains services à des transporteurs privés. Terre-Neuve verse des subventions d'exploitation à *Labrador Airways*, une compagnie privée qui offre des services pour voyageurs et fret vers les localités éloignées du littoral du Labrador.

LÉGISLATION SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire voyageurs est régi à l'échelon fédéral par la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada*, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (voir figure II-10). La compétence des provinces est limitée à quelques voies ferrées situées sur leur territoire et qui n'entrent pas dans les attributions fédérales.

La *Loi sur les chemins de fer* réglemente la plupart des services ferroviaires voyageurs. Même si l'objectif visé par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* — un système de transport sûr, accessible et économique — s'applique aux chemins de fer, pratiquement toutes ses dispositions se rapportent au transport des marchandises plutôt qu'à celui des voyageurs. La *Loi sur les chemins de fer* recouvre trois secteurs du transport ferroviaire des voyageurs : la création de nouvelles compagnies de chemin de fer, l'abandon de certains services ferroviaires et la réglementation du trafic et des tarifs. Contrairement aux compagnies du secteur aéronautique, les nouvelles compagnies de chemin de fer doivent toujours démontrer «la commodité et la nécessité publiques» avant d'obtenir un permis. Les modalités de sortie du marché n'ont pas été assouplies. Une compagnie

de chemin de fer peut solliciter l'abandon d'un service mais l'Office national des transports peut lui ordonner de continuer à assurer ce service moyennant le versement d'une subvention si ce service est réputé être d'intérêt public.

Figure II-10
LEGISLATION FEDERALE SUR LES CHEMINS DE FER

Loi de 1987 sur les transports nationaux	***Loi sur les chemins de fer***	***Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada***	***Loi sur la sécurité ferroviaire***
• réglementation économique générale (essentiellement les marchandises)	• accès au marché • octroi de permis • abandon de services • réglementation des tarifs et du trafic	• établissement du CN comme société d'État	• conception, exploitation et entretien des infrastructures et des équipements • formation de personnel et délivrance de permis • horaire de travail • normes médicales • consommation d'alcool et de drogues

La *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada* a institué les Chemins de fer nationaux du Canada (CN) comme société d'État en 1919. En vertu de cette Loi, le CN a pour mandat de gérer toutes les voies ferrées confiées à ses soins et est assujetti aux exigences de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Le CN est également responsable de la gestion des terres dont certaines lui ont été cédées à titre définitif et d'autres lui

En 1888, certains wagons de chemin de fer avaient l'électricité, étaient chauffés et même climatisés au moyen de ventilateurs soufflant l'air à travers des blocs de glace.

ont été confiées en fiducie. Le CN n'est pas autorisé à vendre les terres confiées à ses soins en fiducie sans l'autorisation du gouvernement car il n'en détient pas les titres. En dehors de préciser que les travaux du CN doivent être dans l'intérêt général du Canada, la Loi ne contient aucune directive stratégique à long terme.

En 1977, le gouvernement fédéral a créé VIA Rail Canada (VIA) sans lui confier de mandat législatif. En 1978, VIA est devenue une société d'État, par décret. Elle a été chargée d'assurer le service ferroviaire voyageurs interurbain offert auparavant par les Chemins de fer nationaux du Canada et le Canadien Pacifique. En 1986, le gouvernement fédéral déposait le projet de loi C-97, qui aurait donné à VIA le mandat d'assurer 34 services voyageurs. En dehors de quatre services à fréquence minimale vers les localités éloignées, toutes les dessertes devaient être assurées selon des critères de rentabilité. Des cibles de recouvrement des coûts et des modalités d'abandon de services ont même été proposées. Toutefois, le projet C-97 n'a jamais été adopté.

La *Loi sur la sécurité ferroviaire*, promulguée en 1988, vise toutes les activités qui touchent la sécurité ferroviaire. Elle remplace, actualise et élargit les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* relatives à la sécurité. Elle régit l'exploitation et l'entretien des infrastructures ainsi que la conception, la construction, la transformation, l'exploitation et l'entretien du matériel ferroviaire. Elle aborde également la sécurité ferroviaire sous l'angle des règles. En vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, la modification des règlements de sécurité prenait beaucoup de temps et les améliorations proposées pouvaient attendre pendant des années. La nouvelle Loi confère au ministre fédéral des Transports le pouvoir de créer des règles auxquelles les compagnies de chemin de fer doivent se plier, ou d'exiger des compagnies qu'elles

élaborent elles-mêmes des règles acceptables. L'emploi de règles, par opposition à des règlements, permet une réaction plus rapide aux changements technologiques et autres facteurs.

Quelques compagnies de chemin de fer sont réglementées par les gouvernements provinciaux. Mentionnons à titre d'exemple la *British Columbia Railway* qui dessert la ligne Vancouver-Prince George et la *Ontario Northland Railway* sur son itinéraire entre North Bay, Cochrane et Moosonee. La législation ferroviaire provinciale varie selon la province : inexistante au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve, elle est déjà ancienne en Alberta, en Colombie-Britannique, au Manitoba et en Nouvelle-Écosse et beaucoup plus récente en Saskatchewan. La sécurité est régie par la législation provinciale en la matière, laquelle dans la plupart des cas, comporte la majeure partie des exigences de la *Loi fédérale sur la sécurité ferroviaire*.

LÉGISLATION SUR LE TRANSPORT MARITIME

Les responsabilités du gouvernement fédéral en ce qui concerne les traversiers transportant voyageurs et véhicules ont évolué et sont le fait d'événements et de précédents historiques qui dépassent bien souvent les textes législatifs explicites. Certains services de traversiers sont exploités sans la moindre législation. D'autres services ont été créés en vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867* et de décrets ayant trait aux conditions d'entrée dans la Confédération de la Colombie-Britannique (1871) et de l'Île-du-Prince-Édouard (1873). C'est également le cas de la *Loi sur Terre-Neuve* en vertu de laquelle cette dernière s'est jointe au Canada en 1949. La sécurité et les mesures anti-pollution sont visées par la *Loi sur la marine marchande du Canada* et par une série de lois sur les activités portuaires, comme on le voit à la figure II-11.

Figure II-11
LEGISLATION FÉDÉRALE DES TRANSPORTS MARITIMES

Loi constitutionnelle de 1867	*Loi sur la marine marchande du Canada*	Lois sur les activités portuaires
• responsabilité des services internationaux et inter-provinciaux • exploitation des services de traversiers – Terre-Neuve – Île-du-Prince-Édouard	• sécurité, y compris recherche et sauvetage • octroi de permis et immatriculation • mesures anti-pollution et contrôle • itinéraires des navires et contrôle du trafic	• exploitation des ports • sécurité des ports

Les services de traversiers qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral sont généralement exploités en vertu d'ententes négociées. La prestation de certains de ces services est régie par des obligations constitutionnelles, comme celles qui ont été précisées pour l'entrée de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération. D'autre part, le gouvernement fédéral finance certains services qui constituent une alternative aux services relevant d'obligations constitutionnelles ou qui répondent à certains besoins socio-économiques. De concert avec les provinces, les exploitants de traversiers, les usagers et les autres parties intéressées, Transports Canada fixe chaque année les normes de qualité, de fréquence et de coût ainsi que les subventions à accorder aux traversiers.

Les gouvernements provinciaux sont responsables de la réglementation économique des traversiers qui évoluent à l'intérieur de leurs frontières et qui ne sont pas réglementés par le gouvernement fédéral. La Colombie-Britannique, Terre-Neuve, l'Ontario et le Québec ont des lois qui régissent l'exploitation des traversiers, ainsi que les horaires et les tarifs des services qui relèvent de leur compétence. Dans les autres provinces où les services de traversiers sont régis

par les lois sur les voies publiques, ceux-ci se limitent généralement à fournir des services de traversiers par câble et à moteur pour franchir des fleuves ou rivières et relier le système routier où il ne serait pas économique de construire des ponts. En général, les traversiers qui relèvent de la compétence des provinces bénéficient de subventions de leur gouvernement provincial.

LÉGISLATION ET INITIATIVES EN MATIÈRE DE TRANSPORT MULTIMODAL

Les législateurs ont pris conscience du fait que certains problèmes de transport transcendent les lois qui concernent un mode de transport en particulier. Les questions comme la sécurité et la consommation d'alcool et de drogues et la pollution touchent à tous les modes de transport. Récemment, le gouvernement fédéral s'est attaqué à ces problèmes par des lois et des initiatives multimodales. Toutefois, ces lois et initiatives n'empiètent pas sur les domaines de responsabilité des provinces.

Sécurité des transports

Créé en vertu d'une loi fédérale en 1990, le Bureau canadien de la sécurité des transports regroupe tous les moyens d'enquête sur les accidents de transport et reprend à son compte les fonctions du Bureau canadien de la sécurité aérienne, de la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les pipelines et de la Direction des enquêtes sur les accidents maritimes. Indépendant de Transports Canada et relevant directement du président du Conseil privé, le Bureau mène ses enquêtes, en rend compte publiquement, identifie les lacunes en matière de sécurité et formule des recommandations. Le Bureau enquête également sur des situations qui risquent de provoquer des accidents si elles sont négligées. De par sa nature fédérale, le Bureau canadien de la

sécurité des transports ne s'occupe pas de la sécurité routière bien que la grande majorité des accidents se produise sur la route.

Sécurité des transports[6]

Confronté aux menaces du terrorisme, Transports Canada a créé un groupe de planification des mesures de sécurité et d'urgence. Ce groupe est chargé de coordonner l'élaboration et la mise en oeuvre des politiques et des programmes qui visent à assurer la sécurité du système national de transport et a établi des normes pour la sécurité des aéroports et la formation des agents de sécurité des aéroports. Le groupe a également préparé un document de travail qui recommande la promulgation d'une nouvelle loi sur les transports maritimes, distincte de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de la législation sur les activités portuaires, pour appliquer à l'échelon national les mesures de sécurité maritime.

Consommation d'alcool et de drogues

Le 7 novembre 1990, le ministre des Transports a proposé une politique sur la consommation d'alcool et de drogues pour les titulaires de postes reliés à la sécurité dans le secteur des transports réglementé par le gouvernement fédéral. Il faudra adopter une nouvelle loi pour régir les trois éléments la composant : éducation obligatoire, identification des problèmes et accès aux programmes d'aide aux employés. Les superviseurs seraient formés pour pouvoir identifier les problèmes de consommation d'alcool et de drogues et, dans des conditions bien précises, les employés occupant des postes stratégiques devraient se soumettre à des tests de consommation d'alcool et de drogues. Ce projet de loi n'a pas encore été présenté.

---

[6] Le terme sécurité est utilisé ici dans le sens de protection contre les actes de terrorisme.

Incidences environnementales

En 1984, le Processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE) a établi les modalités que doivent suivre les ministères, les conseils et les organismes fédéraux pour évaluer les conséquences environnementales des projets (a) qu'entreprend le gouvernement fédéral, (b) qui risquent d'avoir un impact environnemental sur un secteur de responsabilité fédérale, (c) qui sont financés en totalité ou en partie par le gouvernement fédéral ou, (d) qui sont situés sur des terres administrées par le gouvernement fédéral. Conduit de concert avec des études économiques, techniques et de faisabilité, ce programme vise à identifier les situations potentiellement dangereuses pour l'environnement et à trouver les moyens d'y remédier. Des projets de transport comme la construction de routes sur des terres fédérales, la construction d'aéroports ou la construction de ponts enjambant des voies d'eau navigables pourraient être visés par le PEEE. Le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-78 pour établir une législation distincte pour ce processus environnemental.

Chacune des dix provinces a instauré un processus d'évaluation environnementale qui exige que les projets qui risquent d'avoir des effets négatifs sur l'environnement doivent être évalués par le gouvernement provincial et par le public et, s'ils sont approuvés, qu'ils doivent faire l'objet d'une surveillance pour que les conditions de l'approbation soient respectées (voir figure II-12)[7].

L'application et la portée des évaluations des incidences environnementales varient d'une province à l'autre. Dans de nombreuses provinces, «projet» désigne seulement les projets de construction qui donnent lieu à la transformation

[7] Le 6 novembre 1990, les Territoires du Nord-Ouest ont adopté une loi sur les droits environnementaux. Le gouvernement du Yukon est en voie d'adopter un programme d'évaluation environnementale.

physique d'installations ou de l'environnement physique; dans d'autres, ce terme englobe les plans et les politiques. Bien que toutes les provinces définissent le terme environnement en fonction de l'environnement naturel ou physique, elles n'appliquent pas toutes cette définition aux éléments sociaux, économiques, culturels ou esthétiques de l'environnement humain. Certaines provinces donnent une définition différente du terme environnement selon le projet auquel il s'applique. La participation du public aux évaluations des incidences environnementales diffère également selon la province. Certaines provinces laissent cette question à la discrétion du ministre alors que d'autres n'imposent aucune restriction à la participation du public et notamment au droit d'un individu de demander une audience publique officielle.

Figure II-12
PROGRAMMES PROVINCIAUX D'ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

TYPE DE PROGRAMME	PROVINCE
• Loi spécifique sur l'évaluation des effets sur l'environnement	• Colombie-Britannique, Terre-Neuve, Ontario, Québec et Saskatchewan
• Législation générale sur la protection de l'environnement	• Alberta et Nouvelle-Écosse
• Selon la politique ministérielle	• Manitoba, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard

Sous d'autres rapports, les processus d'évaluation des incidences environnementales de chaque province sont les mêmes. Toutes les provinces prévoient des moyens d'exempter certains projets de ce processus. Aucune province n'a spécifiquement inclus les projets du secteur privé dans sa législation ou ses politiques sur l'environnement. Seule l'Ontario s'est dotée du pouvoir de désigner les projets du secteur privé qui doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences environnementales.

Autres initiatives pertinentes

En plus des initiatives des gouvernements fédéral et provinciaux en matière d'environnement, la *Loi sur la concurrence*, la *Loi sur l'assurance-chômage*, le *Code canadien du travail* sont des exemples d'initiatives et de lois multi-sectorielles fédérales qui touchent le transport des voyageurs.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons présenté un bref historique du transport des voyageurs au Canada en soulignant la façon dont les lois, les règlements et les institutions qui régissent le transport des voyageurs d'aujourd'hui ont évolué au cours des années afin de répondre aux conditions et aux besoins nouveaux.

Comme nous l'avons vu, les lois qui affectent le transport des voyageurs d'aujourd'hui sont fragmentées du fait, en partie, que de multiples paliers de gouvernement interviennent en raison de la division des compétences fixée dans la Constitution. Nous faisons également remarquer que les objectifs fixés par les législateurs ont évolué selon l'époque et selon les autorités compétentes. Il semble que l'on puisse traiter différemment les modes de transport dans le cadre de la réglementation en matière d'économie et de sécurité. Par conséquent, les compagnies de transport voyageurs ne peuvent pas toujours faire concurrence aux autres modes de transport selon des règles du jeu équitables.

Bien que les lois, les règlements et les institutions qui régissent le transport des voyageurs semblent avoir bien servi les Canadiens, ce cadre, qui s'est développé au cours des années pour répondre aux besoins du moment, comporte

des incohérences, des lacunes et des redondances qui pourraient empêcher les lois, les règlements et les institutions d'aujourd'hui d'être à la hauteur des exigences du XXIe siècle. Certains aspects hérités du passé pourraient gêner la capacité du Canada à procéder aux changements nécessaires à l'avenir.

Au chapitre III, nous examinerons le réseau de transport des voyageurs qui s'est développé à l'intérieur de cette structure, comment il est utilisé et comment il est financé.

ANNEXE II-1

LISTE DES LOIS MENTIONNÉES

Code canadien du travail. L.R.C. (1985), ch.L-2. Modifié.

Code criminel. L.R.C. (1985), ch.C-46. Modifié.

Conditions de l'adhésion de la Colombie-Britannique. L.R.C. (1985), appendice II, nº 10.

Conditions de l'adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard. L.R.C. (1985), appendice II, nº 12.

Loi constitutionnelle de 1867. (Ancienne appellation Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867). Nouvelle appellation donnée par la Loi de 1982 sur le Canada, ch.11 (R.-U.). (Voir aussi L.R.C. (1985), appendice II, nº 44).

Loi de la Commission de l'Air. S.C. 1919, ch.11. Consolidée S.R.C. 1927, ch.3, art.6 par la Loi de l'aéronautique (à l'exception de l'art. 2. abrogée par S.C. 1922, ch.34, art. 8 Loi de la Défense nationale, 1922).

Loi de 1987 sur les transports nationaux. L.R.C. (1985), ch.28 (3e suppl.).

Loi de 1987 sur les transports routiers. L.R.C. (1985), ch.29 (3e suppl.).

Loi sur la concurrence. (Ancienne appellation Loi relative aux enquêtes sur les coalitions) L.R.C. (1985), ch.C-34.

Loi sur l'aéronautique. L.R.C. (1985), ch.A-2.

Loi sur la marine marchande du Canada. L.R.C. (1985), ch.S-9.

Loi sur la route transcanadienne. S.R.C. 1970, ch.T-12.

Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile. L.R.C. (1985), ch.M-11.

Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. L.R.C. (1985), ch.M-10.

Loi sur la sécurité ferroviaire. L.R.C. (1985), ch.32 (4e suppl.).

Loi sur l'assurance-chômage. L.R.C. (1985), ch.U-1.

Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. L.C. (1989), ch.3.

Loi sur le transport par véhicule à moteur. L.R.C. (1985), ch.M-12. Abrogée par L.R.C (1985), ch.29 (3e suppl.), art.23 Loi de 1987 sur les transports routiers.

Loi sur les chemins de fer. L.R.C. (1985), ch.R-3.

Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada. L.R.C. (1985), ch.C-19.

Loi sur les transports nationaux. L.R.C. (1985), ch.N-20. Nouvelle appellation Loi nationale sur les attributions en matière de télécommunications. L.R.C. (1985), ch.28 (3e suppl.), art.301.

Loi sur les travaux publics. L.R.C. (1985), ch.P-38.

Loi sur Terre-Neuve. L.R.C. (1985), appendice II, no 32.

ANNEXE II-2

EXTRAITS DE LA *LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX* DE 1967

Politique nationale des transports

4. Il est déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles, que :

a) la réglementation des moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité d'un d'entre eux de faire librement concurrence aux autres;

b) chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des équipements et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics;

c) chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les équipements et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé;

d) chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas, selon le cas :

(i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type du trafic ou de service en cause,

(ii) un obstacle excessif à l'échange de denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens.

La présente loi est édictée en conformité avec ces objectifs et en vue de leur réalisation dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport.

ANNEXE II-3

EXTRAITS DE LA *LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX*

Politique nationale des transports

3. (1) Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs ont le plus de chances de se réaliser en situation de concurrence, dans et parmi les divers modes de transport, entre tous les transporteurs, à condition que, compte dûment tenu de la politique nationale et du contexte juridique et constitutionnel :

a) le réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique;

b) la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces;

c) la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs, sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs ou modes de transport;

d) les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;

e) chaque transporteur ou mode de transport supporte, dans la mesure du possible, une juste part du coût réel des ressources, installations et services mis à sa disposition sur les fonds publics;

f) chaque transporteur ou mode de transport soit, dans la mesure du possible, indemnisé, de façon juste et raisonnable, du coût des ressources, installations et services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public;

g) les liaisons assurées en provenance ou à destination d'un point du Canada par chaque transporteur ou mode de transport s'effectuent, dans la mesure du possible, à des prix et selon des modalités qui ne constituent pas :

(i) un désavantage injuste pour les autres liaisons de ce genre, mis à part le désavantage inhérent aux lieux desservis, à l'importance du trafic, à l'ampleur des activités connexes ou à la nature du trafic ou du service en cause,

(ii) un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes handicapées,

(iii) un obstacle abusif à l'échange des marchandises à l'intérieur du Canada,

(iv) un empêchement excessif au développement des secteurs primaire ou secondaire, aux exportations du Canada ou de ses régions, ou au mouvement des marchandises par les ports canadiens.

Il est en outre déclaré que la présente loi vise à la réalisation de ceux de ces objectifs qui portent sur les questions relevant de la compétence législative du Parlement en matière de transports.

CHAPITRE III

FAITS ET CHIFFRES : LE SYSTÈME DE TRANSPORT DES VOYAGEURS

Le système canadien de transport des voyageurs reflète, jusqu'à un certain point, la géographie et la démographie du pays. Le Canada est un pays immense qui possède le plus long littoral du monde et a une densité de population extrêmement basse — trois habitants au kilomètre carré. Par ailleurs, la plupart des Canadiens vivent dans des agglomérations urbaines dans le sud du pays, le long de la frontière avec les États-Unis, comme en témoigne le graphique III-1.

Depuis la Seconde Guerre mondiale, les régions métropolitaines du Canada ont connu une croissance régulière qui est allée de pair avec la croissance démographique et avec les migrations des campagnes vers les villes. De nos jours, 77 pour cent des Canadiens vivent dans des zones urbaines de plus de 1 000 habitants et 60 pour cent dans des zones métropolitaines d'au moins 100 000 habitants. Le système de transport doit donc desservir les grands centres de population et en même temps être accessible à tous les Canadiens de l'Atlantique au Pacifique et du Cercle Arctique jusqu'à la frontière américaine.

Les réseaux de transport sillonnent le Canada selon une grille complexe de routes, de voies aériennes, ferroviaires et navigables. Treize millions de véhicules à moteur immatriculés — automobiles, autocars et motocyclettes — parcourent plus de 875 000 kilomètres de routes rurales, urbaines et interurbaines. En outre, les Canadiens bénéficient des

Graphique III-1
DISTRIBUTION DE LA POPULATION CANADIENNE, 1986

Source : Statistique Canada, Recensement du Canada, 1986.

services de nombreux transporteurs publics : 303 compagnies aériennes[1], 6 compagnies de chemin de fer interurbain de voyageurs[2], 35 compagnies d'autocars interurbains et 15 compagnies de traversiers interurbains[3].

Ce système de transport coûte très cher. Nous ne disposons pas de toutes les données sur les coûts totaux du transport interurbain des voyageurs. Néanmoins, nous estimons qu'en 1988, il en a coûté environ 30 milliards de dollars en frais de voiture (incluant le coût d'achat) et de transports interurbains de voyageurs en plus de la part des services et des infrastructures fournis par l'État et qui peuvent être imputés au service interurbain de voyageurs. Ces coûts sont supportés par les citoyens en tant qu'utilisateurs et en tant que contribuables ainsi que par les entreprises qui utilisent ces services dans leurs activités de production[4].

À l'aube du XXI^{e} siècle, le Canada devra façonner et gérer ce système dans l'intérêt de tous les Canadiens. Au chapitre II, nous avons analysé la façon dont ce système est régi. L'étape suivante consiste à comprendre comment il est utilisé et financé. Il nous faudrait savoir qui voyage, dans quel but et avec quelle fréquence. Quels modes de transport les Canadiens empruntent-ils, où se rendent-ils et combien cela leur coûte-t-il? Les réponses à ces questions nous fourniront une base d'informations essentielles aux décisions qui façonneront le système de transport des voyageurs de demain.

---

1 Comprend tous les transporteurs qui ont gagné plus de 250 000 $ dans les deux années précédant 1988.

2 VIA Rail, *Algoma Central*, *Ontario Northland*, *British Columbia Railway*, *Quebec North Shore & Labrador Railway* et *GO Transit*. Même si *GO Transit* est essentiellement un mode de transport urbain, il assure certaines liaisons interurbaines. En plus, les trains du CN comprennent un certain nombre de wagons que VIA utilise sur des trajets éloignés. CN et CP ont un rôle à jouer dans les services fournis par *GO Transit* et les trains de banlieue de Montréal.

3 Ne comprend pas les traversiers portuaires ni les traversiers qui relient les rives d'un fleuve ou d'une rivière, à l'exception du bas du fleuve Saint-Laurent.

4 Ces éléments des coûts de transport interurbain des voyageurs seront présentés plus loin dans ce chapitre.

PRÉCISIONS SUR LES DONNÉES

Même s'il existe une quantité de données sur le transport des voyageurs, celles-ci ne fournissent pas toujours des réponses simples et fiables à toutes les questions que l'on se pose. Une des principales sources de données sur le transport des voyageurs est l'Enquête sur les voyages des Canadiens (EVC) de Statistique Canada aux termes de laquelle, une fois par trimestre, tous les deux ans, on interroge un échantillon de Canadiens sur les voyages interurbains qu'ils ont effectués au cours du trimestre précédent. L'EVC, commanditée par Tourisme Canada et par les administrations touristiques provinciales, fonde ses calculs uniquement sur des voyages (d'une journée ou plus) de plus de 80 kilomètres, faits à l'intérieur du pays, sur la base d'un aller simple et sans égard au but du voyage. Les données recueillies portent sur le principal mode de transport utilisé; c'est ainsi qu'un voyage de Kingston à Victoria qui suppose que l'on se rende en train jusqu'à Toronto, en avion jusqu'à Vancouver, en autocar et en traversier jusqu'à Victoria, est consigné comme un voyage en avion.

L'EVC est la principale source de données personnelles sur les voyageurs — âge, lieu de résidence, but des déplacements. Pour ce qui est des modes de transport publics — avion, train, autocar interurbain et traversier — les transporteurs (comme les compagnies aériennes) fournissent également des données sur le nombre de passagers transportés et, dans bien des cas, sur les passagers-kilomètres accumulés. Les données des transporteurs constituent une source d'informations complémentaires sur le volume des voyages. Pour le principal moyen de locomotion interurbain, l'automobile, il n'existe aucune source qui complète l'Enquête sur les voyages des Canadiens. Toutefois, pour obtenir une estimation approximative du total des déplacements en automobile, on peut recueillir par exemple des données sur la

consommation d'essence, sur le nombre moyen de kilomètres parcourus par litre d'essence, sur le nombre moyen d'occupants par voiture et en présentant des hypothèses sur l'utilisation non urbaine de l'automobile.

En général, les statistiques des transporteurs sur le nombre de passagers transportés et de passagers-kilomètres et les données complémentaires sur les voyages en auto, peuvent être plus élevées que le nombre de voyages et de passagers-kilomètres que l'EVC, étant donné :

- que l'utilisation de plus d'un mode de transport dans le cadre d'un voyage, (train, autocar, traversier et avion dans l'exemple Kingston-Victoria) est comptée dans les données fournies par les transporteurs, ce qui n'est pas le cas dans l'EVC où l'on ne compte qu'un seul voyage pour tout le parcours;

- que certains voyages interurbains de moins de 80 kilomètres en autocar et en train, retour non inclus, figurent dans les données des transporteurs et non pas dans celles de l'EVC (la plupart des voyages en traversier sont inférieurs à 80 kilomètres);

- que l'EVC ne compte que les voyages effectués par des Canadiens alors que les données des transporteurs comprennent les voyages effectués par des étrangers visitant le Canada;

- que les données des transporteurs comptent souvent les différentes étapes d'un voyage, (par exemple un voyage en autocar assuré par une compagnie de Montréal à Toronto et par une autre de Toronto à Niagara Falls), alors que l'EVC compte tout le trajet comme un seul voyage de Montréal à Niagara Falls;

- que les personnes qui répondent à l'Enquête sur les voyages des Canadiens peuvent avoir tendance à oublier certains voyages effectués, surtout lorsqu'ils voyagent fréquemment et que leurs déplacements comportent des voyages plus courts en autocar ou en automobile (par exemple le même jour); et

- que l'enquête ne tient pas compte de plus ou moins trois pour cent des Canadiens, à savoir, les résidents du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, des réserves indiennes et de certaines institutions. Elle exclut de même les militaires, les personnes qui font de longues distances pour se rendre à l'école ou au travail et ceux qui changent de résidence.

Le tableau III-1 donne une comparaison des estimations des voyages interurbains intérieurs ou du nombre de passagers et des passagers-kilomètres parcourus pour chaque mode de transport, à partir des données de l'Enquête sur les voyages des Canadiens, des transporteurs ou d'autres sources.

Puisque les sources d'information diverses ne mesurent pas exactement les mêmes choses, les estimations des voyages et des distances parcourues divergent. Comme nous l'avons vu, l'EVC cherche à mesurer les voyages de plus de 80 kilomètres, retour non compris. Les données des transporteurs et les estimations des passagers-kilomètres en automobile sont plus globales; elles cherchent à mesurer tous les voyages effectués en dehors d'une même zone urbaine (incluant les régions métropolitaines). Elles diffèrent aussi par le fait qu'elles comptent toutes les fois qu'un mode est utilisé plutôt que chaque voyage effectué.

Tableau III-1
DONNEES SUR LES VOYAGES INTERURBAINS INTERIEURS
(PROVENANT D'AUTRES SOURCES, 1988)

	Automobile	Avion	Autocar interurbain	Train (à l'exception des trains de banlieue)	Traversier interurbain	Total
Allers simples ou voyageurs transportés						
Estimations basées sur l'EVC						
• allers simples						
millions	239	13,7	7,8	2,8	0,6	264
%	91 %	5 %	3 %	1 %	0,2 %	100 %
Estimations basées sur les données des transporteurs						
• passagers transportés						
millions	s/o	15	18,2	7,0	22,4	s/o
Passagers-kilomètres						
Estimations basées sur l'EVC						
milliards	56,7	20,0	2,3	1,3	–	80,3
%	71 %	25 %	3 %	2 %	–	100 %
Estimations basées sur les données des transporteurs et d'autres sources pour l'automobile						
milliards	120 à 160	24,6	2,5 à 3,5	2,4	0,8	170
%	82 %	14 %	2 %	1 %	–	100 %
Longueur moyenne implicite des voyages (en kilomètres)						
Estimations basées sur l'EVC	240	1 460	290	460	s/o	300
Autres sources	s/o	1 600	160	340	35	s/o

Nota et sources :

- **Les données sur les passagers transportés tiennent compte des voyages de moins de 80 kilomètres; un même voyage aller simple peut correspondre à plusieurs passagers transportés.**

- Les chiffres de l'EVC relatifs aux allers-retours (Statistique Canada 87-504) ont été multipliés par deux pour obtenir l'équivalent d'un aller simple afin de faciliter leur comparaison avec les chiffres provenant d'autres sources. Les passagers-kilomètres EVC proviennent du document de Statistique Canada 51-204, 1988. L'EVC recense les voyages en fonction du principal mode de transport utilisé. Le nombre total d'allers simples estimé par l'EVC est quelque peu inférieur à deux fois celui des allers-retours dont il est question dans ce chapitre parce que l'EVC compte avec les allers-retours une certaine quantité de voyages dont on ne connaît pas le mode.

- Voyages aériens — Les données des transporteurs proviennent du document de Statistique Canada 51-204 en ce qui concerne le total des voyages intérieurs (du point d'origine au point de destination) entre les principales paires de villes. Le chiffre fourni de 13,6 millions a été augmenté à 15 millions pour compenser à peu près pour le nombre de passagers transportés par de petits transporteurs aériens régionaux ou de banlieue dont les voyages ne seraient pas relevés par les enquêtes régulières sur les voyages origine-destination. Il faut rapprocher cela des 24,5 millions de «passagers transportés» (Statistique Canada 51-206) par les transporteurs nationaux sur les vols intérieurs. Le dernier chiffre décompte séparément chacun des «tronçons» d'un aller simple en plusieurs étapes. Les chiffres sur les passagers-kilomètres aériens proviennent du document de Statistique Canada 51-206.

- Le nombre de voyageurs transportés par autocar interurbain est tiré du document de Statistique Canada 53-215 et d'autres tableaux inédits. Le nombre des passagers-kilomètres par autocar est fonction du nombre rapporté de véhicules-kilomètres (157 millions) parcourus et d'un écart présumé du nombre moyen de voyageurs.

- Les chiffres sur les liaisons ferroviaires interurbaines proviennent de données non publiées de Statistique Canada sur les voyageurs transportés et les passagers-kilomètres. À noter que si l'on inclut les trains de banlieue, le nombre total de voyageurs transportés passe à 26,7 millions et le nombre total de passagers-kilomètres à 3 milliards.

- Le nombre de «passagers transportés» par traversier interurbain de même que les passagers-kilomètres sont des estimations du personnel de la Commission d'après des données non publiées de Statistique Canada et des rapports annuels. Ces estimations ne contiennent pas les traversiers portuaires ni les traversiers qui relient les deux rives d'un fleuve, à l'exception du bas du fleuve Saint-Laurent. Les Services de traversiers de la Colombie-Britannique ont transporté 18 millions des 22,4 millions de voyageurs qui ont utilisé les traversiers. Les Services de traversiers de la Colombie-Britannique qui assurent la liaison entre la région de Vancouver et l'Île de Vancouver représentent environ 50 pour cent du nombre total des déplacements en traversier. Un grand nombre d'autres déplacements ont été faits sur de courtes distances que certains préfèrent exclure de la définition de services par traversiers interurbains. (Environ 25 pour cent des liaisons opérées par les Services de traversiers de la Colombie-Britannique l'ont été sur moins de dix kilomètres.)

- **Les passagers-kilomètres en automobile sont calculés comme suit :**

· Vente de l'essence à la pompe	**30 milliards de litres**
· suppose une utilisation de 80 pour cent en véhicule-passager	**24 milliards de litres**
· suppose 12 litres au 100 km	**200 milliards de véhicules-kilomètres**
· suppose 37,5 pour cent de déplacements non urbains	**75 milliards de véhicules-kilomètres**
· suppose une occupation moyenne de 1,8 passager	**135 milliards de passagers-kilomètres**

- **Pour ce qui est des données des transporteurs et des autres estimations sur les voyages en auto, le total, le pourcentage de répartition et la durée moyenne du voyage sont calculés à l'aide de la médiane du domaine indiqué pour l'auto, l'autocar et les traversiers interurbains.**

Pour les voyages en avion, où pratiquement tous les voyages assurés par un transporteur sont de plus de 80 kilomètres, et en tenant compte du fait que l'avion est en général le mode de transport principal d'un voyage comportant un segment en avion et un ou plusieurs autres par d'autres modes de transport, les deux concepts sont très proches et les estimations des autres sources sont assez semblables. Pour ce qui est du train et de l'autocar, les données des transporteurs indiquent un nombre considérablement plus élevé de voyageurs transportés que pour les voyages où le train et l'autocar ont été les principaux modes utilisés (EVC). De nombreux passagers sont transportés par des entreprises de traversiers interurbains mais l'EVC signale relativement peu de voyages en traversier car il ne s'agit pas du principal mode utilisé pendant un voyage et la plupart des trajets de traversiers ne dépassent pas 80 kilomètres. L'autre évaluation approximative des passagers-kilomètres non urbains en automobile représente plus de deux fois l'estimation de l'EVC quant au nombre de passagers-kilomètres comptés dans les déplacements interurbains en automobile.

La définition de l'EVC d'un voyage interurbain paraît raisonnable pour une telle enquête, d'autant plus qu'elle est axée sur le tourisme. Toutefois, les voyages de moins de 80 kilomètres sont également importants compte tenu de notre

intérêt pour l'utilisation des routes et les entreprises d'autocars et de traversiers interurbains.

Bien que les sources diverses de données n'analysent pas toutes de la même façon les voyages interurbains et les voyages en général et que, par conséquent, elles conduisent à des estimations différentes, le rôle prédominant de l'automobile est incontestable, peu importe la base de données utilisée. L'avion, qui sert principalement aux déplacements sur de plus grandes distances, est plus important quand il est considéré comme une part des passagers-kilomètres plutôt que comme une part des voyages ou des passagers transportés.

Il existe de considérables lacunes dans les données sur le transport des voyageurs, en particulier celles sur l'utilisation de l'automobile et sur les points d'origine et de destination des déplacements.

Dans la section suivante, «Les voyageurs d'aujourd'hui», nous nous servons des données de l'EVC concernant les voyages interurbains intérieurs pour dresser un tableau des caractéristiques des voyageurs. Dans les sections suivantes, nous nous servons des données de diverses sources pour établir les caractéristiques des différents modes de transport.

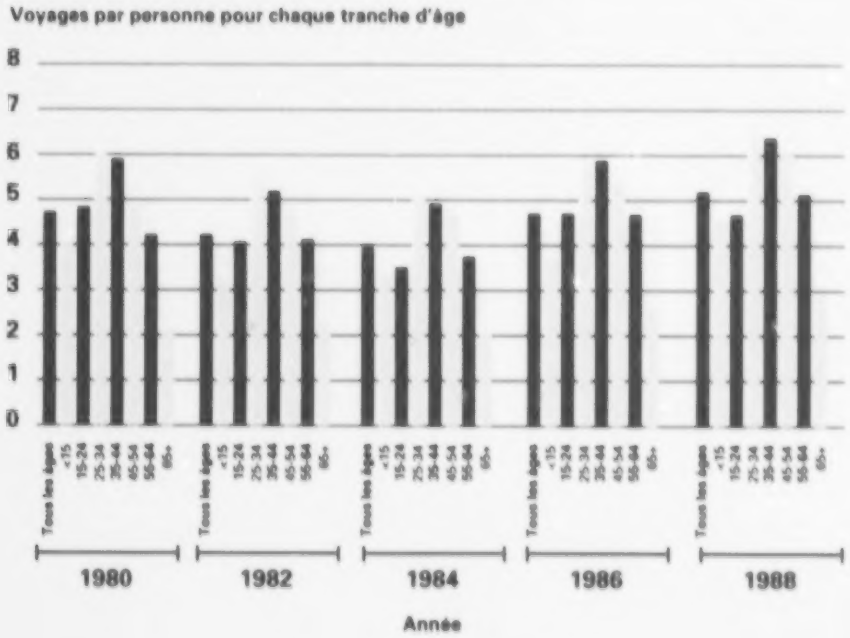
LES VOYAGEURS D'AUJOURD'HUI

PROFIL DES VOYAGEURS

Les habitudes de voyages varient selon les tranches d'âge. Comme l'indique le graphique III-2, les Canadiens de 25 à 54 ans sont ceux qui voyagent le plus fréquemment.

Solidement établis dans la vie professionnelle, ces gens voyagent souvent par affaires et ont des revenus qui leur permettent de fréquents voyages d'agrément[5].

Graphique III-2
FRÉQUENCE DES VOYAGES INTERURBAINS INTÉRIEURS PAR TRANCHE D'ÂGE, 1980-1988



Source : Statistique Canada, *Touriscope 1988 : Voyages intérieurs*, catalogue nº 87-504, octobre 1989, p. 53.

Un autre groupe d'âge qui voyage fréquemment est celui des 55 à 64 ans. Qu'ils travaillent toujours ou qu'ils viennent de prendre leur retraite, ces Canadiens n'ont généralement plus d'enfants à charge. Ils ont souvent fini de payer leur maison et leurs responsabilités financières diminuent à

[5] Cette section esquisse le tableau des habitudes de voyage de larges segments de la population en général. On trouvera de plus au chapitre IV des considérations sur les voyages des personnes âgées ou handicapées.

mesure qu'augmente leur temps libre. Les plus de 65 ans voyagent sensiblement moins que ceux des autres groupes d'âge — peut-être pour des raisons de santé et de moyens financiers plus limités — encore que leur tendance à voyager a progressé au fil des ans. Compte tenu de la fréquence accrue avec laquelle ces groupes d'âge voyagent, le «vieillissement» de la population permet d'envisager un nouveau scénario en vertu duquel les personnes âgées encore bien portantes et financièrement à l'aise imposeront de nouvelles exigences au système de transport pour leurs voyages d'agrément.

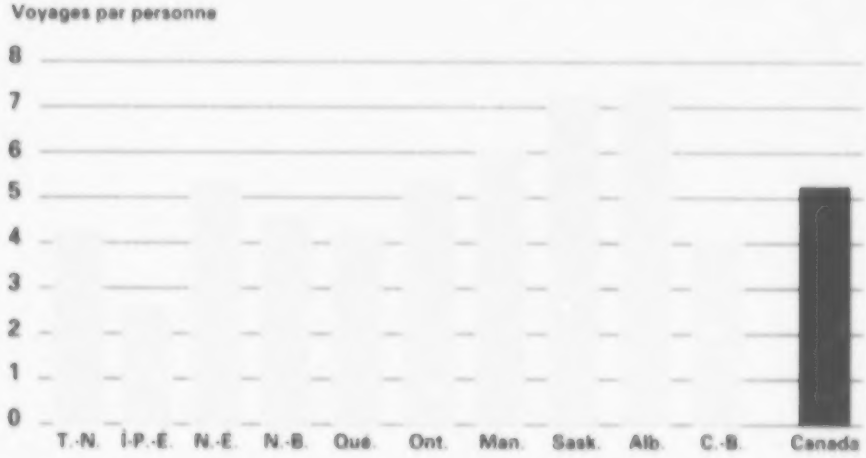
Les hommes voyagent généralement plus que les femmes. En 1988, les hommes ont effectué en moyenne 6,05 voyages par an contre 4,85 pour les femmes. Ces chiffres traduisent la plus grande propension des hommes à voyager par affaires. Même si les femmes sont devenues plus nombreuses dans la population active depuis dix ans, un plus grand nombre d'hommes occupent des postes dans les ventes, la gestion et la supervision, qui les obligent à voyager par affaires. Dans un sondage[6] de 1990 sur les habitudes de voyage des Canadiens, 49 pour cent des hommes ont répondu qu'ils avaient effectué un voyage d'affaires au cours des deux années précédentes, contre 26 pour cent pour les femmes.

Les habitants des Prairies voyagent plus fréquemment que les Canadiens d'autres provinces. En 1988, les habitants du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont effectué un plus grand nombre de voyages par habitant que ceux des autres provinces (graphique II-3). Le nombre relativement faible de déplacements rapportés pour l'Île-du-Prince-Édouard rend compte sans doute du fait que la plupart des déplacements à l'intérieur de l'Île seraient inférieurs à 80 kilomètres en aller simple.

---

[6] *Canadians' Perspectives on Issues Regarding Travel and Transportation Systems*, préparé par le Groupe Angus Reid en 1990 pour la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada.

Graphique III-3
VOYAGES INTERURBAINS INTERIEURS PAR HABITANT PAR PROVINCE, 1988



Source : Statistique Canada, *Touriscope 1988 : Voyages intérieurs*, catalogue nº 87-504, octobre 1989, p. 45.

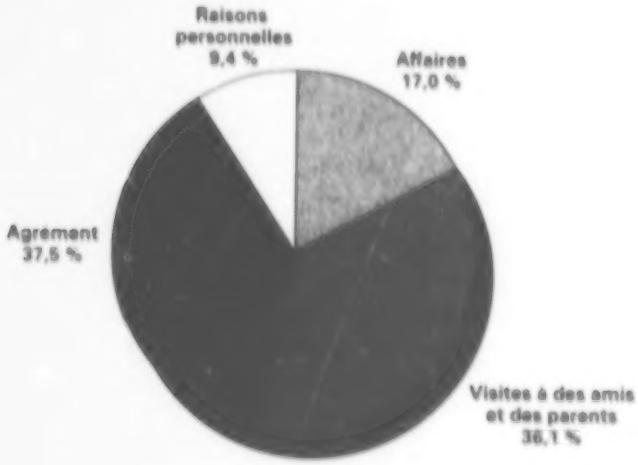
MOTIF DES VOYAGES

La plupart des Canadiens voyagent par agrément. Certains doivent voyager par affaires mais, comme l'indique le graphique III-4, la plupart voyagent pour leurs vacances, pour faire du tourisme et pour rendre visite à des amis et à des parents. Sur les 133 millions de voyages aller-retour que les Canadiens ont effectués en 1988, 98 millions (74 pour cent) visaient ces objectifs.

Les voyages d'agrément entrent pour une part importante dans la vie des Canadiens. Dans le sondage sur les habitudes de voyage des Canadiens, de nombreux répondants ont fait état de motifs qui dépassaient le simple désir de prendre des vacances, de découvrir de nouveaux endroits ou de rendre visite à des amis et à des parents. Pour certains,

Graphique III-4

MOTIFS DES VOYAGES INTERURBAINS INTÉRIEURS, 1988



Total des personnes-voyages : 133 millions

Source : Statistique Canada, *Touriscope 1988 : Voyages intérieurs*, catalogue nº 87-504, octobre 1989, p. 45.

Note : Le total comprend une très petite catégorie «non précisée».

les voyages sont éducatifs et constituent un moyen d'élargir leurs horizons et de remettre les choses en perspective. Quarante-huit pour cent des gens s'accordent à dire que pour eux, «la moitié du plaisir de voyager tient au voyage lui-même», alors que 61 pour cent «aiment vraiment faire de nouvelles rencontres en voyageant».

DESTINATION DES VOYAGES

Les Canadiens voyagent essentiellement à l'intérieur de leur province. Par exemple, comme l'indique le tableau III-2, 5 384 000 des 6 557 000 de voyages dont le point d'origine était au Manitoba avaient également le Manitoba comme point de destination. La deuxième destination la plus fréquente

pour les Manitobains était la province voisine de l'Ontario. Un voyage dans la province voisine représente la deuxième destination la plus fréquente dans pratiquement toutes les autres provinces.

Le tableau III-2 illustre également le fait que 6 110 000 déplacements à l'intérieur du pays avaient le Manitoba pour destination; sur les 726 000 qui ne partaient pas du Manitoba, 234 000 partaient de la Saskatchewan, 145 000 de l'Alberta et les 347 000 autres partaient des autres provinces.

Tableau III-2
NOMBRE TOTAL DE VOYAGES INTERIEURS EFFECTUES PAR PROVINCE, 1988
(milliers de personnes-voyages)

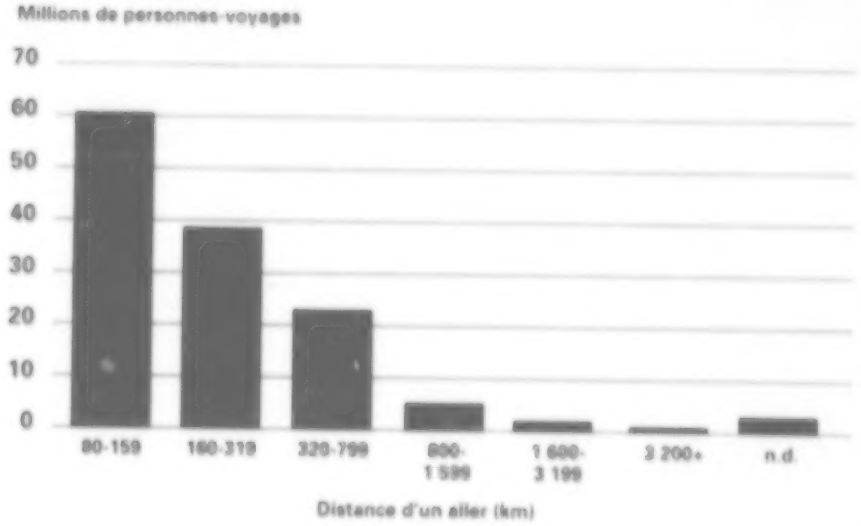
DE / A	T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alb.	C.-B.	TOTAL par destination
T.-N.	2 229										2 410
Î.-P.-É.		195	G98	112							518
N.-É.		G66	3 801	346							4 695
N.-B.		G56	416	2 528	G278						3 542
Qué.				195	24 119	3 634					28 177
Ont.			222	111	3 360	44 927	551	G109	232		49 756
Man.							5 384	234	G145		6 110
Sask.							296	6 080	806		7 355
Alb.							G152	683	15 042	936	17 145
C.-B.							G120	199	1 631	10 994	13 372
TOTAL par origine	2 399	346	4 701	3 335	27 948	50 369	6 557	7 349	17 973	12 296	133 273

Source : **Statistique Canada, *Touriscope 1988 : Voyages intérieurs*, catalogue nº 87-504, octobre 1989, p. 62.**

Nota :
- **La lettre G indique qu'il faut lire ces données avec circonspection en raison de l'extrême variabilité de l'échantillonnage.**
- **Les zones ombrées indiquent que les données sont trop incertaines pour être publiées.**
- **Le total inclut 193 000 voyages pour lesquels aucune destination n'a été indiquée.**

La plupart des voyages sont de courte à moyenne distance. Il n'est donc pas étonnant que 75 pour cent de tous les voyages interurbains couvrent des distances qui se situent entre 80 et 320 kilomètres, comme la distance qui sépare Halifax de Charlottetown ou Québec de Montréal. Seulement six pour cent des voyages interurbains intérieurs couvrent une distance supérieure à 800 kilomètres, comme Vancouver-Edmonton ou Toronto-Régina. La prédominance des courts voyages serait encore plus marquée si les voyages interurbains étaient définis de façon plus large que dans l'EVC. La répartition des voyages selon la distance parcourue apparaît au graphique III-5.

Graphique III-5
VOYAGES INTERURBAINS INTERIEURS PAR ALLER SIMPLE, 1988



Source : Statistique Canada, *Touriscope 1988 : Voyages intérieurs*, catalogue nº 87-504, octobre 1989, p. 45.

Nota : n.d. signifie non déclaré

Le nombre des voyages internationaux augmente. En 1988, les Canadiens ont effectué en moyenne un voyage interurbain en dehors du pays pour dix voyages intérieurs (données de l'EVC). Le nombre absolu des nuitées effectuées en dehors du pays a augmenté de 29 pour cent entre 1980 et 1988, soit un taux de croissance plus rapide que les nuitées intérieures qui n'ont augmenté que de sept pour cent pendant la même période. Les Canadiens voyagent plus aux États-Unis que dans tout autre pays étranger. En 1988, 83 pour cent des nuitées à l'étranger ont été effectuées aux États-Unis.

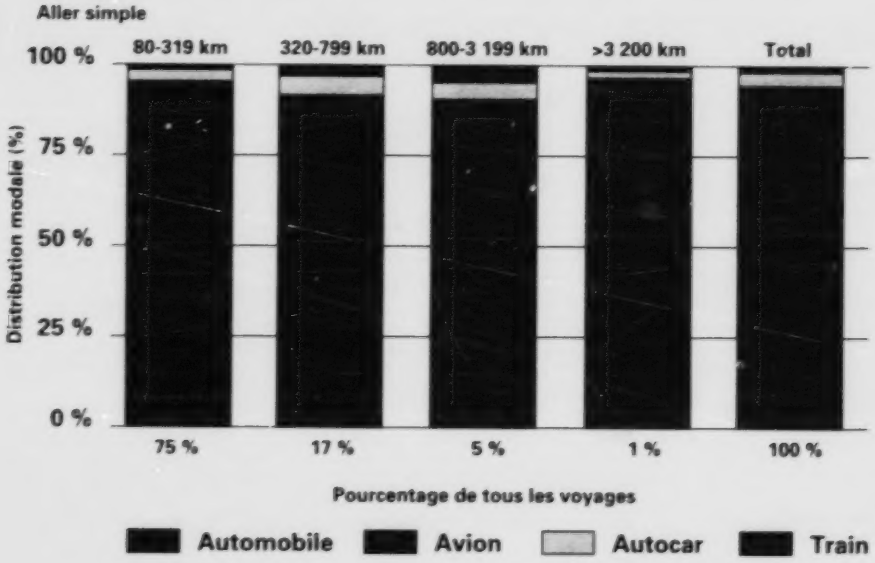
Bien qu'il ait été question jusqu'à présent des voyages entrepris par les Canadiens, il est évident que les entreprises de transport et les installations canadiennes servent également aux visiteurs qui viennent au Canada. Les non-Canadiens ont fait chez nous plus de 15 millions de voyages avec au moins un coucher au Canada. De ce nombre, 82 pour cent venaient des États-Unis. Ces visites de l'extérieur du pays, comportant au moins un coucher, ont augmenté de 21 pour cent entre 1980 et 1988. Notons que l'augmentation des visiteurs américains a été de 16 pour cent alors que celle des visiteurs venant d'ailleurs a été de 49 pour cent.

LES DÉPLACEMENTS

Comme l'indique le graphique III-6, le mode de transport que choisissent les voyageurs dépend de la distance à parcourir. Pour les voyages courts (80 à 319 kilomètres), l'automobile est utilisée dans 95 pour cent des cas, l'avion presque jamais, l'autocar environ trois pour cent du temps et le train environ un pour cent (données de l'EVC). L'utilisation de l'automobile tombe à 81 pour cent pour les voyages dont la distance se situe entre 320 et 799 kilomètres aller simple, alors que l'avion arrive en deuxième place avec 12 pour cent de ce marché. L'autocar et le train voient leur part s'accroître respectivement à quatre pour cent et trois pour cent. À mesure

que la longueur du voyage augmente, la part de l'avion augmente tandis que la part des trois autres modes de transport baisse, l'avion se taillant la part du lion avec 87 pour cent pour les voyages de plus de 3 200 kilomètres. Pour cette catégorie des voyages transcontinentaux, l'auto se taille la deuxième part la plus importante avec 12 pour cent, l'autocar et le train s'accaparant chacun de moins un pour cent.

Graphique III-6
VOYAGES INTERURBAINS INTÉRIEURS PAR MODE DE TRANSPORT ET SELON LES DISTANCES PARCOURUES, 1988



Source : Données non publiées de l'Enquête sur les voyages des Canadiens de Statistique Canada.

L'AUTOMOBILE

Les Canadiens se déplacent essentiellement en automobile. La voiture est un mode de transport privé et confortable, synonyme d'autonomie, de liaison porte à porte, et permet de transporter des passagers supplémentaires à peu de frais

additionnels, ainsi que des bagages. En 1988, 66 pour cent des voyages d'affaires et 90 pour cent des voyages d'agrément se sont faits en automobile (données de l'EVC). Quarante-sept pour cent des personnes interrogées croient que la voiture est un mode de transport bon marché alors que 58 pour cent croient que les voyages en voiture sont l'un des meilleurs moyens de voir et de découvrir le pays. La loyauté des Canadiens à l'égard de l'automobile reste inébranlable en dépit du fait qu'elle consomme beaucoup d'énergie et qu'elle pollue considérablement l'environnement. Trente-deux pour cent des personnes interrogées s'accordent à dire que leur voiture est l'un des biens les plus importants qu'ils possèdent.

Comme l'indique le graphique III-6, ce n'est que pour les voyages (aller simple) de plus de 3 200 kilomètres que l'automobile le cède à l'avion.

L'attachement des Canadiens pour l'automobile et leur désir de voyager en ont fait d'avides acquéreurs d'automobiles. En 1988, les Canadiens possédaient 12 millions de voitures[7], soit environ une voiture pour 2,2 habitants. Depuis une trentaine d'années, le nombre de véhicules à moteur immatriculés au Canada a augmenté de 300 pour cent, alors que la population n'a augmenté que de 45 pour cent.

L'usage très répandu de l'automobile est facilité par un vaste réseau routier. Le Canada possède plus de routes par habitant (0,034 km/personne) que les États-Unis (0,025 km/personne) — ce qui reflète sans doute la plus faible densité de population du pays. On compte au Canada plus de 875 000 kilomètres de routes rurales, urbaines et interurbaines.

La nature de ce réseau routier varie considérablement selon les provinces et les territoires en fonction non seulement de la population et de la taille de chacun mais également

[7] Ce chiffre englobe les taxis ainsi que les voitures des entreprises et des pouvoirs publics.

du terrain et du type d'utilisation du terrain. Comme on le voit au tableau III-3, les réseaux routiers de la Saskatchewan et de l'Alberta sont les plus longs (en tenant compte des routes rurales non pavées). Ces provinces possèdent de nombreuses routes rurales qui desservent de vastes régions agricoles.

En plus de la longueur totale du réseau routier, le tableau montre la longueur totale des routes pavées par rapport à la population et à la superficie. Il indique également les routes pavées en tant que pourcentage de la longueur totale des routes.

Tableau III-3
LONGUEUR[a] DES ROUTES PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 1988-1989

LONGUEUR / PROVINCE/TERRITOIRE	TOUTES LES ROUTES			ROUTES PAVÉES		
	Total du réseau (km)	km/ 1 000 hab.	km/ 1 000 km²	% du réseau pavé	km/ 1 000 hab.	km/ 1 000 km²
C.-B.	65 848	21,9	73,8	57,8	12,7	42,7
Alb.	171 202	71,3	268,2	20,5	14,6	55,1
Sask.	194 325	192,4	340,9	9,2	17,7	31,4
Man.	84 926	78,3	155,1	12,6	9,9	19,5
Ont.	168 561	17,8	183,9	41,7	7,4	76,7
Qué.	108 644	16,3	80,0	65,0	10,6	52,0
N.-B.	20 620	28,8	288,1	29,9	8,6	86,2
N.-É.	25 740	29,2	487,1	60,2	17,5	293,2
Î.-P.-É.	5 242	40,6	926,1	70,9	28,8	656,5
T.-N.	11 884	20,9	32,0	68,8	14,4	22,0
T.N.-O.	2 565	49,0	0,8	13,3	6,5	0,1
Yukon	5 238	207,0	9,8	7,1	14,8	0,7
CANADA	879 530	33,8	95,6	31,8	10,8	30,4

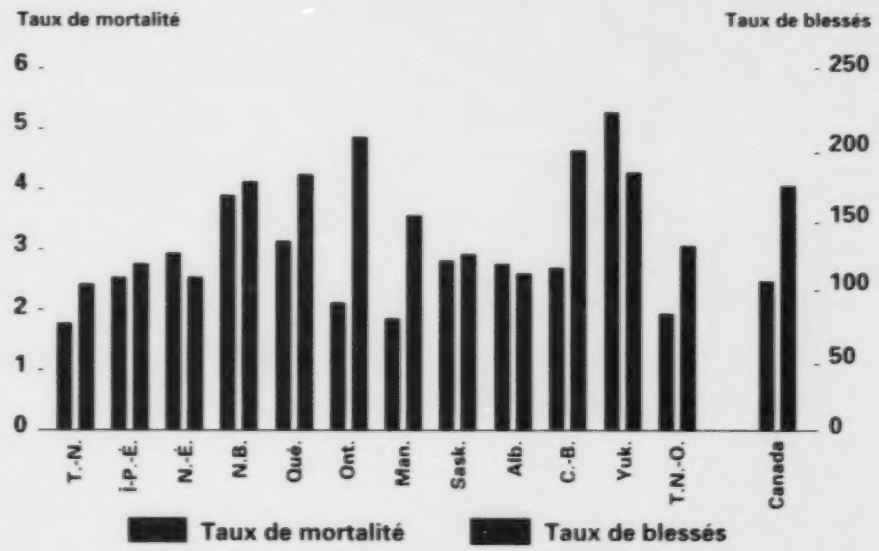
Sources : Longueur du réseau : Association des transports du Canada, *Canada's Roadway Infrastructure*, 1990, p. 8.
Population : CANSIM, Matrice 1
Superficie : Statistique Canada, catalogue n° 94-124, Recensement de 1986, tableau 1.

a
- **En kilomètres équivalant à deux voies.**
- **Le total global pour tout le Canada inclut 14 735 kilomètres de routes dont le gouvernement fédéral est propriétaire, et qu'il entretient, mais qui ne sont pas calculés dans les chiffres des provinces et des territoires.**
- **Les définitions et les normes varient selon les provinces.**

La voiture est le mode de transport le plus dangereux. Le nombre d'accidents mortels au Canada a considérablement diminué depuis 20 ans. Néanmoins, en 1988, on a recensé 193 000 accidents de la route au Canada qui ont tué 4 100 personnes et en ont blessé 273 500. Le graphique III-7 atteste que c'est en Ontario que le taux de blessés est le plus élevé alors que c'est au Yukon que l'on a enregistré le plus haut taux de mortalité.

Graphique III-7

TAUX DE MORTALITÉ ET DE BLESSÉS POUR 10 000 VÉHICULES À MOTEUR IMMATRICULÉS, 1988



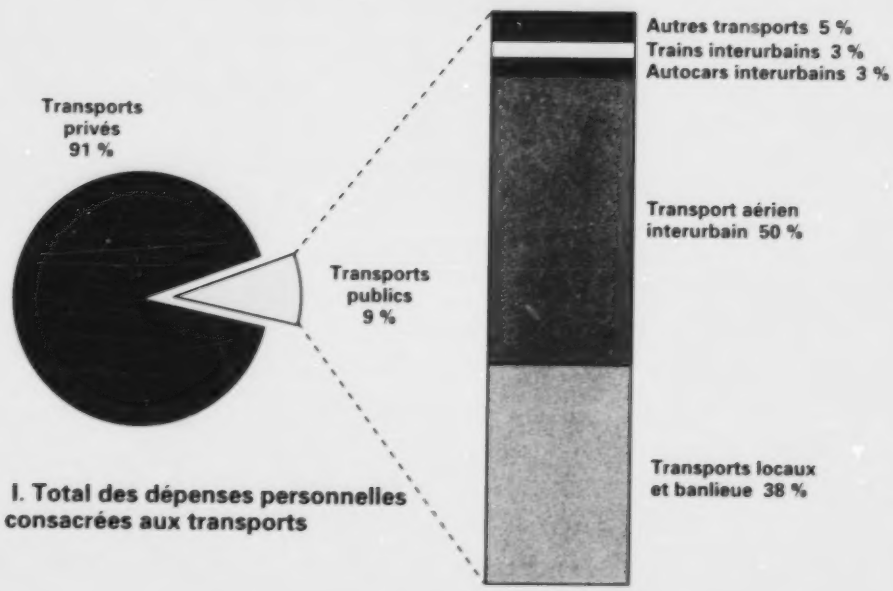
Source : **Transports Canada**, *Statistiques des accidents de la route au Canada, 1988*, **TP3322**.

L'usage de la voiture particulière absorbe environ 91¢ de chaque dollar consacré au transport. Les plus récentes données précises sur les tendances des dépenses des consommateurs datent de 1986[8]. Cette année-là les Canadiens ont

[8] Les plus récentes données tirées de l'Enquête sur les dépenses des familles, réalisée tous les quatre ans.

dépensé 37,5 milliards de dollars ou 4 200 $ par famille pour leurs déplacements urbains et interurbains privés. Cette somme comprend l'achat ou la location d'un véhicule ou d'un camion ainsi que le coût du carburant, des pièces, de l'entretien, de l'assurance, du stationnement et des frais d'immatriculation et de permis de conduire. Par comparaison, les Canadiens n'ont dépensé que 3,7 milliards de dollars ou 420 $ par famille en transports publics, notamment pour leurs déplacements locaux, en banlieue et interurbains. Cette répartition est illustrée au graphique III-8.

Graphique III-8
DEPENSES DES CONSOMMATEURS CONSACREES AUX TRANSPORTS, 1986



I. Total des dépenses personnelles consacrées aux transports

II. Total des dépenses consacrées aux transports publics

Source: Statistique Canada, *Dépenses des familles au Canada 1986*, catalogue nº 62-555, mars 1989, p. 153-154.

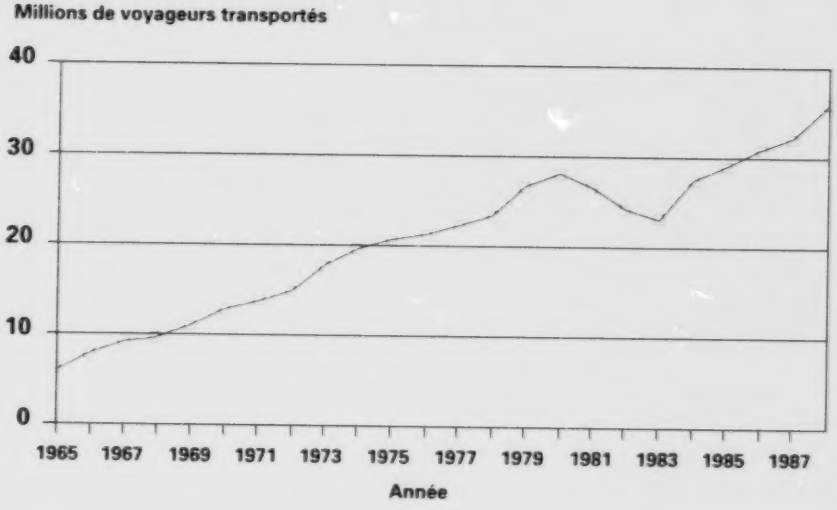
Dans notre estimation du coût total du transport interurbain de voyageurs, nous supposons que 35 pour cent du coût des voitures privées (y compris le coût d'achat de la voiture) peuvent être attribués au transport interurbain de voyageurs. Pour 1988, le coût du transport interurbain serait d'environ 16 milliards de dollars. Ajoutons à cela que l'utilisation des voitures par affaires pour le transport interurbain de voyageurs peut représenter au cours de la même année entre trois et cinq milliards de dollars.

L'AVION

L'avion est le mode de transport public le plus populaire. Pour les longs voyages, les Canadiens ont tendance à choisir l'avion. En 1988, 29 pour cent des voyages d'affaires et trois pour cent des voyages d'agrément se sont faits en avion. Des personnes interrogées, 45 pour cent estiment que les voyages en avion sont intéressants tout au long de l'année et que l'avion constitue le plus confortable de tous les modes de transport. Même si au début des années 1980, le rythme d'augmentation des voyages aériens a été plus lent que par le passé, le secteur connaît toujours un essor rapide, puisque le nombre de passagers transportés est passé de près de sept millions en 1965 à 36 millions en 1988, ce qui comprend toutes les liaisons intérieures et internationales assurées par des transporteurs canadiens. Ces données sont illustrées au graphique III-9.

Les voyages aériens sont assurés par 449 aéroports avec des transporteurs offrant des services réguliers, dont 61 sont équipés de tours de contrôle. En 1989, 42,6 pour cent de tous les voyages intérieurs en avion ont été effectués entre dix liaisons, mettant en cause huit grandes villes du Canada : Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal et Halifax. L'axe Montréal-Toronto, qui représente

Graphique III-9
CROISSANCE DES VOYAGES AÉRIENS, 1965-1988



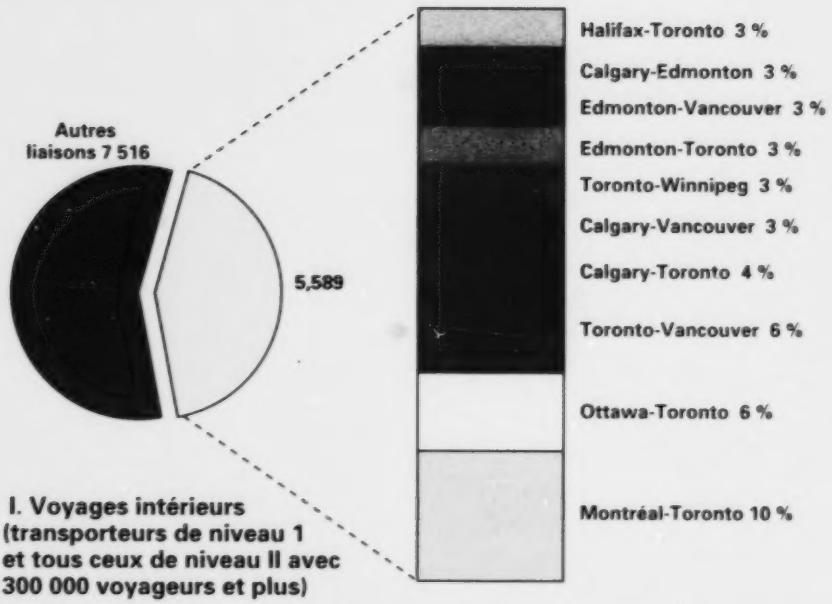
Sources : 1965-1975 : Statistique Canada, *Annuaire du Canada 1990*, catalogue nº 11-402F, novembre 1989, tableau 13.1.

1976-1988 : Statistique Canada, *Aviation civile canadienne*, catalogue nº 51-206.

dix pour cent des voyages, est le plus fréquenté, suivi de l'axe Toronto-Vancouver et de l'axe Ottawa-Toronto, qui comptent pour six pour cent chacun. Les liaisons sont indiquées au graphique III-10.

L'essor important des compagnies aériennes depuis cinq ans a créé des problèmes de congestion aux grands aéroports. En outre, l'exploitation des réseaux en étoile a entraîné une concentration du trafic aérien dans ces aéroports, notamment à l'aéroport international Pearson de Toronto que les compagnies aériennes utilisent comme principale plaque tournante du centre du Canada.

Graphique III-10
LIAISONS AÉRIENNES INTERURBAINES, 1989
(MILLIERS DE VOYAGEURS)



I. Voyages intérieurs (transporteurs de niveau 1 et tous ceux de niveau II avec 300 000 voyageurs et plus)

II. Dix premières liaisons (en pourcentage du total des voyageurs)

Source : Statistique Canada, *Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur 1989*, catalogue nº 51-204, décembre 1990, p. 7-8.

Nota :
- Les données correspondent à des voyages du point de départ au point d'arrivée. Ainsi, le graphique indiqué pour Montréal-Toronto comprend les déplacements dont ces villes sont les points de départ et d'arrivée mais ne comprend pas, par exemple, les déplacements entre Montréal et Toronto faisant partie d'un voyage plus long.
- Comprend tous les voyages par transporteurs de niveau I et les plus gros de niveau II. Les compagnies aériennes sont classées par niveaux selon le type de permis qu'elles détiennent, leurs recettes brutes d'exploitation et le nombre de voyageurs transportés et(ou) le volume de fret transporté. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International sont des transporteurs de premier niveau qui assurent le transport d'au moins 1 000 000 de voyageurs payants au cours de chacune des deux années précédant l'année du rapport. Les transporteurs de deuxième niveau sont ceux qui transportent plus de 50 000 voyageurs mais moins de 1 000 000 de voyageurs payants.

Les grandes compagnies aériennes canadiennes enregistrent très peu d'accidents. Dans les cinq ans qui se sont terminés en 1989, les transporteurs de premier niveau, c'est-à-dire les principales compagnies aériennes, ont eu un total de neuf accidents n'impliquant aucune victime. Les transporteurs de deuxième niveau, qui ont accumulé la moitié des heures de vol des transporteurs de premier niveau, ont signalé 23 accidents et 35 victimes[9]. Les plus petites catégories de transporteurs, ainsi que l'aviation générale — qui comprend l'équivalent aérien de la voiture particulière — ont connu des taux d'accident et de décès plus élevés. Ces catégories ont enregistré 2 337 accidents et 489 décès pendant la période de cinq ans. Alors que les taux annuels moyens d'accidents et de décès pour les transporteurs de premier niveau étaient de 0,3 et 0 respectivement pour 100 000 heures de vol[10], les taux annuels moyens d'accidents et de décès pour les transporteurs du deuxième niveau étaient de 1,4 et 1,5 respectivement, pour 100 000 heures de vol. Les taux annuels moyens d'accidents et de décès des plus petits transporteurs et de l'aviation générale une fois combinés s'élèvent à 19,7 et 4,1 respectivement, pour 100 000 heures de vol.

Les voyages en avion absorbent environ 4,5¢ de chaque dollar que les Canadiens consacrent aux transports. En 1986, les consommateurs ont dépensé 1,8 milliard de dollars pour les vols aériens intérieurs et internationaux. Cette somme ne reflète que les déplacements effectués pour des raisons personnelles. Les compagnies aériennes touchant environ cinq milliards de dollars de recettes tarifaires, plus de la moitié des dépenses consacrées aux voyages en avion semblent être des dépenses d'affaires, souvent réglées par les employeurs, y compris les pouvoirs publics.

---

[9] Trente-et-un de ces décès sont survenus en 1989 dans un accident à Dryden en Ontario.

[10] Nous préférerions avoir comparé les accidents et les décès par passager-kilomètre mais il n'existe aucune donnée sur les passagers-kilomètres pour l'aviation générale.

LE TRAIN

Le train est un moyen de transport sûr. On n'a enregistré aucun accident mortel en 1988 ou en 1989.

Le transport ferroviaire interurbain n'est pas très utilisé. La préférence marquée des Canadiens pour l'auto et l'avion s'est manifestée aux dépens du transport ferroviaire interurbain. Même si les nombreux Canadiens interrogés jugent que les voyages en train favorisent la détente (49 pour cent), sont respectueux de l'environnement (47 pour cent) et constituent un excellent moyen de rencontrer des gens (60 pour cent), peu de Canadiens choisissent de prendre le train. En 1986, sept pour cent des foyers ont signalé des dépenses consacrées au transport ferroviaire interurbain[11]. La réduction du service voyageurs depuis 1989 à entraîné une baisse du nombre de voyageurs. VIA Rail a transporté 45 pour cent de passagers en moins en 1990 qu'en 1989. Même avec cette réduction, on s'attend à ce que VIA transporte plus de 80 pour cent de tous les voyageurs du transport ferroviaire interurbain.

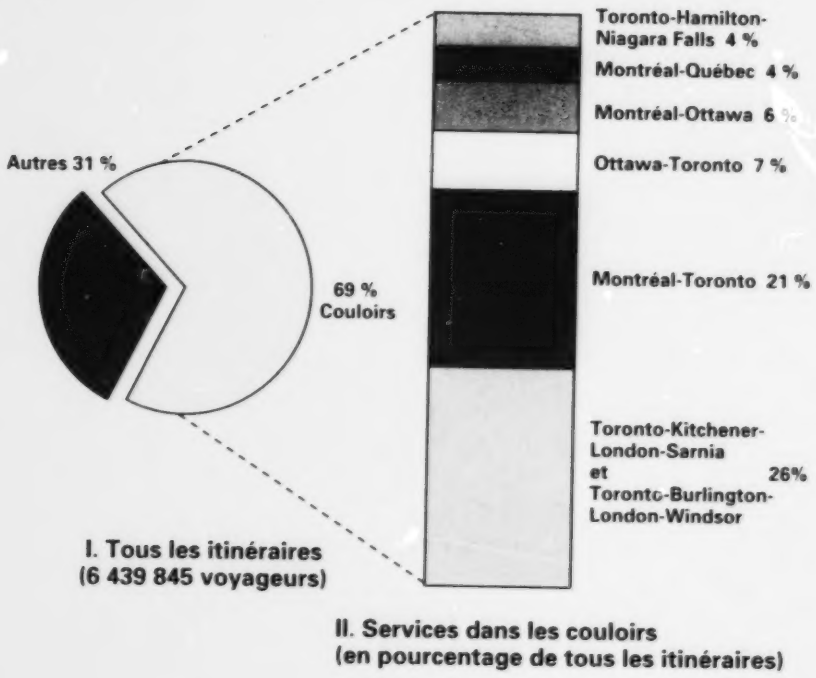
Les voyages en train sont concentrés dans le couloir Québec-Windsor. Comme l'indique le graphique III-11, en 1988, la plupart (69 pour cent) des voyageurs se retrouvait dans le couloir de 1 200 kilomètres à forte densité de population qui relie Windsor à Québec.

Les trains de banlieue connaissent un certain essor. Alors que le transport ferroviaire interurbain n'a connu aucune croissance durant les années 1980 et a été fortement réduit en 1990 par les compressions effectuées à VIA, le nombre de voyageurs transportés sur les lignes de banlieue — les trains de *GO Transit* dans la banlieue de Toronto et les trains de banlieue de Montréal — a augmenté depuis cinq ans.

[11] Cela se compare aux 13 pour cent de foyers qui ont signalé des dépenses consacrées à l'autocar et 22 pour cent à des voyages aériens.

Graphique III-11

VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR VIA RAIL : TOTAL ET COULOIRS DESSERVIS, 1988



Source : Transports Canada, *Information*, n° 120/89, 4 octobre 1989.

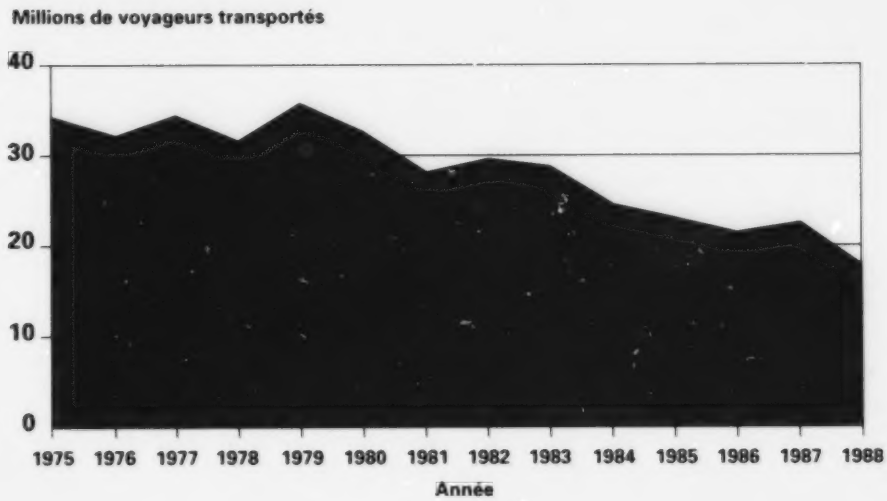
L'AUTOCAR

Les services interurbains d'autocar n'ont pas connu d'essor. Même si 39 pour cent des Canadiens interrogés pensent que les voyages en autocar sont bon marché et que 37 pour cent jugent que c'est un bon moyen de rencontrer des gens, le volume de voyageurs a eu tendance à baisser. Comme l'indique le graphique III-12, 34 millions de voyageurs ont emprunté les autocars interurbains en 1975, contre 18 millions en 1988[12]. Pendant les six premiers mois de 1990, alors que

[12] Ce chiffre renvoie au nombre total de voyageurs et ne se limite pas aux voyages de plus de 80 kilomètres.

le nombre total de passagers était inférieur à celui des six premiers mois de 1989, le total des véhicules-kilomètres a augmenté de quatre pour cent et les recettes de 17 pour cent. Cette augmentation suppose le recours à l'autocar pour des voyages plus longs, probablement en partie en réaction aux compressions de VIA.

Graphique III-12
SERVICES INTERURBAINS RÉGULIERS D'AUTOCARS, 1975-1988



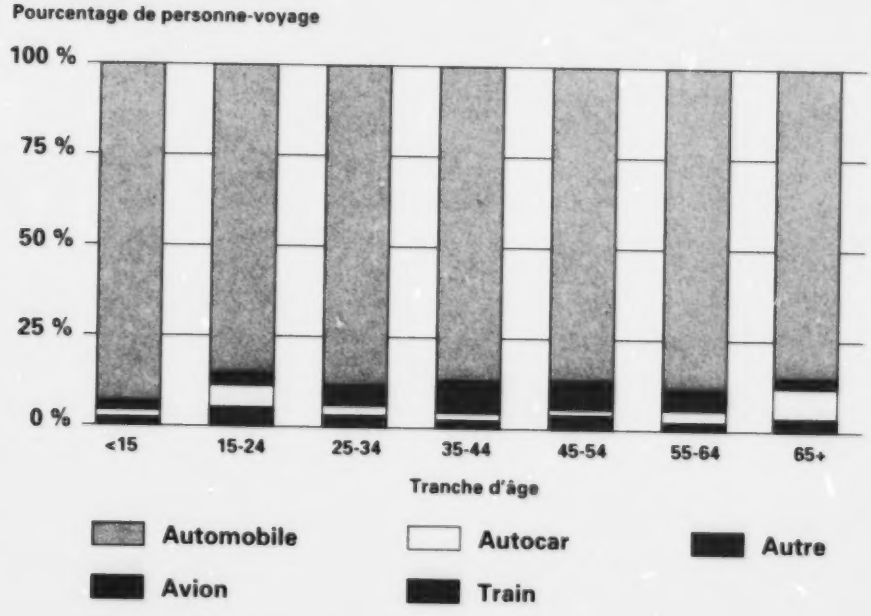
Source : Statistique Canada, *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain*, catalogue nº 53-215, 1975-1987, et des données non publiées de Statistique Canada.

L'industrie des autocars interurbains comporte le réseau le plus étendu de tous les réseaux de transport public. Les Canadiens sont nombreux à vivre dans des régions rurales ou de petits centres urbains inaccessibles par le train ou l'avion mais desservis par l'autocar. Les autocars desservent près de 3 000 localités alors que le train et l'avion n'en desservent chacun qu'environ 500. Les autocars se rendent

dans la plupart des régions du Canada, les transporteurs régionaux offrant un amalgame de lignes régulières, nolisées, et scolaires.

Les jeunes adultes et les plus de 65 ans prennent plus souvent l'autocar que les autres Canadiens. Le graphique III-13 indique que l'autocar est le troisième choix de la plupart des Canadiens pour leurs déplacements interurbains. Toutefois, il se place au deuxième rang pour les plus de 65 ans et les 15 à 24 ans. Huit pour cent de tous les voyages effectués par les personnes de ces deux groupes d'âge l'ont été en autocar.

Graphique III-13
POURCENTAGE DE VOYAGES PAR MODE DE TRANSPORT SELON LA TRANCHE D'ÂGE, 1988



Source : Données non publiées de l'Enquête sur les voyages des Canadiens de Statistique Canada.

LE TRAVERSIER

Les traversiers constituent un mode de transport important pour de nombreux Canadiens. Les traversiers relient l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et l'Île de Vancouver et plusieurs autres îles au continent. En plus des principaux traversiers qui assurent ces liaisons et d'autres, de nombreux traversiers permettent de passer d'une rive d'un fleuve (ou d'une rivière) à l'autre et font, de ce fait, partie intégrante du réseau routier. Un certain nombre de ces courtes traversées sont exploitées par les ministères provinciaux de la Voirie et sont parfois sans péage.

L'APPORT DES CONTRIBUABLES

Les gouvernements offrent des éléments essentiels du réseau de transport interurbain en construisant, en exploitant et en entretenant les aéroports, les routes et les installations portuaires. L'apport du contribuable fournit également une aide financière directe à certains transporteurs — surtout les chemins de fer, les traversiers et les transports en commun. Les pouvoirs publics perçoivent également des recettes liées à l'utilisation des moyens de transport. Certaines de ces recettes, comme la taxe sur les carburants et les droits d'immatriculation et de permis de conduire, sont considérées par les pouvoirs publics comme des recettes fiscales générales; d'autres, comme la taxe sur le transport aérien et les frais d'utilisation des aéroports servent directement à défrayer les dépenses des pouvoirs publics en matière de transport.

CE QUE DÉPENSENT LES POUVOIRS PUBLICS

Les dépenses que tous les gouvernements ont consacrées aux transports voyageurs et fret en 1988 sont évaluées à un total de 15 milliards de dollars. Ce montant représente

les dépenses des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux afin de financer directement le transport de fret et de passagers par train, traversier, avion, autocar interurbain et transport urbain. Il comprend également les dépenses totales destinées à la construction et à l'entretien des routes, des aéroports, et des installations portuaires et à la navigation aérienne et maritime.

Ce montant n'inclut pas les autres dépenses qui ne sont pas comprises normalement dans les budgets des ministères des transports mais qui sont associées au secteur du transport — par exemple, les coûts associés à l'application du code de la route (police) et aux soins de santé résultant des accidents. Il ne comprend pas non plus l'évaluation des coûts comme les embouteillages et la pollution.

Comme l'indique le tableau III-4, on estime que chaque palier de gouvernement a consacré environ cinq milliards de dollars aux transports dans leur ensemble en 1988. Ces montants nous apprennent «qui dépense» plutôt que «qui finance». Dans certains cas, les provinces et les municipalités dépensent des crédits qui ont été fournis par d'autres paliers de gouvernement sous forme de paiements de transfert. Par exemple, en 1988, le gouvernement fédéral a transféré environ 200 millions de dollars en paiements de transport aux provinces, dont la majeure partie a servi à la construction de routes. Le gouvernement fédéral a également effectué des transferts de nature générale, comme les paiements de péréquation, dont certains peuvent être considérés comme un financement des services de transports provinciaux. Les provinces ont effectué des paiements de transfert aux municipalités pour la construction de routes et également pour financer directement certaines voies urbaines et les transports en commun. Ces paiements de transfert se sont élevés à environ un milliard de dollars en 1988.

Tableau III-4

DÉPENSES PUBLIQUES SELON LE MODE DE TRANSPORT (ESTIMATIONS PRÉLIMINAIRES ET APPROXIMATIVES)
EXERCICE FINANCIER 1988-1989

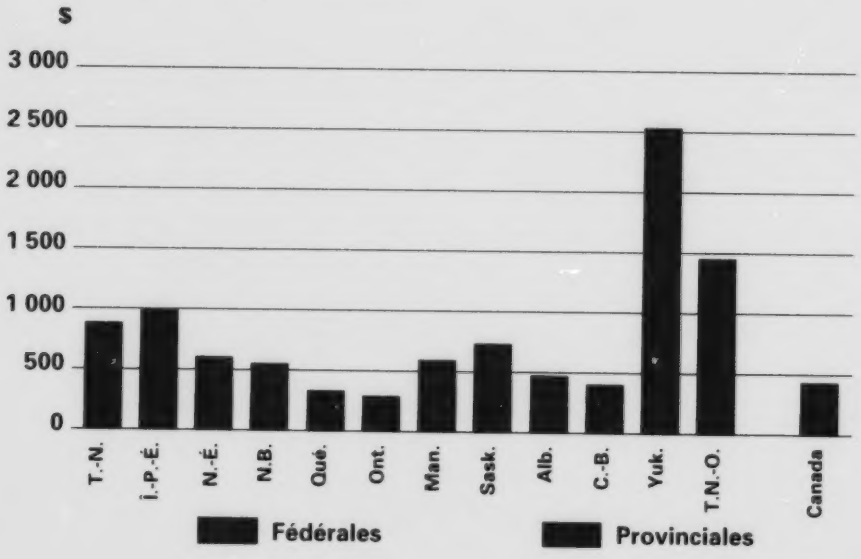
	Transport routier	Transport urbain	Transport aérien	Transport ferro-viaire	Transport mari-time	Transports inter-modaux/ non-attribués	Total
Total des transports (milliards de dollars)							
Gouvernement fédéral							
Paiements directs aux transporteurs	0,1	–	–	1,6[a]	0,1	–	1,8
Autres	0,2	–	1,4	–	0,9	0,1	2,7
Total	**0,3**	**–**	**1,4**	**1,6**	**1,1**	**0,1**	**4,4**
Gouvernements provinciaux							
Paiements directs aux transporteurs	–	0,9	–	–	0,1	–	1,1
Autres	4,0	–	0,1	–	–	0,1	4,3
Total	**4,0**	**1,0**	**0,1**	**–**	**0,1**	**0,1**	**5,4**
Gouvernements municipaux							
Paiements directs aux transporteurs	–	0,1	–	–	–	–	0,1
Autres	5,0	–	–	–	–	0,2	5,2
Total	**5,0**	**0,1**	**–**	**–**	**–**	**0,2**	**5,2**
Tous les gouvernements							
Paiements directs aux transporteurs	0,1	1,0	–	1,6	0,2	–	2,9
Autres	9,2	–	1,5	–	1,0	0,3	12,1
Total	**9,3**	**1,0**	**1,5**	**1,6**	**1,2**	**0,3**	**15,1**
Allocation au transport voyageurs interurbain (milliards de dollars)							
Gouvernement fédéral							
Paiements directs aux transporteurs	–	–	–	0,6	0,1	–	0,7
Autres	0,1	–	1,2	–	0 à 0,1	0,1	1,4 à 1,5
Total	**0,1**	**–**	**1,2**	**0,6**	**0,1 à 0,2**	**0,1**	**2,1 à 2,2**
Gouvernements provinciaux							
Paiements directs aux transporteurs	–	–	–	–	0,1	–	0,1
Autres	2,0 à 3,0	–	0,1	–	–	0,1	2,2 à 3,2
Total	**2,0 à 3,0**	**–**	**0,1**	**–**	**0,1**	**0,1**	**2,2 à 3,2**
Gouvernements municipaux							
Paiements directs aux transporteurs	–	–	–	–	–	–	–
Autres	0,8 à 1,5	–	–	–	–	–	0,8 à 1,5
Total	**0,8 à 1,5**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**0,8 à 1,5**
Tous les gouvernements							
Paiements directs aux transporteurs	–	–	–	0,6	0,2	–	0,8
Autres	2,9 à 4,6	–	1,3	–	0 à 0,1	0,2	4,4 à 6,2
Total	**2,9 à 4,6**	**–**	**1,3**	**0,6**	**0,2 à 0,3**	**0,2**	**5,2 à 7,0**

a **Comprend un milliard de dollars pour le fret ferroviaire dont presque 800 millions étaient constitués des paiements versés en vertu de *la Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (paiements du Nid-de-Corbeau)**

Nota :
- **Les calculs effectués par le personnel de la Commission sont basés sur les données de Statistique Canada et de Transports Canada.**
- **Les dépenses en capital sont comprises dans les dépenses d'exploitation selon la méthode de comptabilité de caisse.**
- **Les chiffres ayant été arrondis, le total peut ne pas correspondre à la somme des éléments.**

Les dépenses fédérales et provinciales par habitant varient d'une province à l'autre. Comme l'indique le graphique III-14, en 1988, les dépenses publiques par habitant dans le domaine des transports ont atteint leur plus haut niveau au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest et leur plus bas en Ontario et au Québec.

Graphique III-14
DEPENSES PUBLIQUES DES GOUVERNEMENTS FEDERAL ET PROVINCIAUX PAR HABITANT PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 1988-1989



Source : Transports Canada, *Dépenses des gouvernements dans les transports par province, de 1985-1986 à 1988-1989*, TP 7064, mars 1990.

Nota : Ces données ne comprennent pas les dépenses municipales consacrées au transport qui sont indiquées au tableau III-4.

Même si les transports constituent une fraction importante des dépenses publiques globales, la part de ces dépenses par rapport aux dépenses globales est en régression. Les 15 milliards de dollars dépensés en 1988 représentent moins de six pour cent des dépenses globales de l'État, contre huit pour cent il y a dix ans.

Les routes et les sociétés de transport en commun sont surtout financées par les gouvernements provinciaux et municipaux et représentent environ deux tiers des dépenses globales de l'État en matière de transport. Comme l'indique la partie inférieure du tableau III-4, les routes semblent représenter plus de la moitié de l'ensemble des dépenses publiques consacrées au transport interurbain des voyageurs. Les coûts des transports en commun — la part des services d'autobus et de métro qui n'est pas couverte par les recettes — sont progressivement pris en charge par les gouvernements provinciaux.

La majeure partie des dépenses fédérales concerne l'avion, le train et les traversiers. En 1988, le gouvernement fédéral a consacré 1,4 milliard de dollars au transport aérien, dont le gros peut être attribué au transport des voyageurs. Ce montant inclut les coûts de construction et d'exploitation des aéroports ainsi que l'exploitation des services de navigation aérienne et de contrôle de la circulation aérienne. Les subventions versées aux trains de voyageurs en 1988 étaient tout juste supérieures à 600 millions de dollars; les dépenses engagées par l'État pour financer le transport des marchandises par le train se sont élevées à un milliard de dollars, dont

près de 800 millions de dollars en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Les dépenses engagées par l'État pour les transports maritimes en 1988 se sont élevées à 1,2 milliard de dollars, qui comprend les subventions versées aux traversiers ainsi que les coûts d'exploitation de la Garde Côtière et des installations portuaires et de navigation.

Une grande partie des infrastructures publiques de transport servent à la fois au transport des marchandises et des voyageurs. Par exemple, ce sont les pouvoirs publics qui financent la construction et l'entretien des routes qu'empruntent les camions aussi bien que les automobiles et les autocars. Toutefois, pour les besoins du présent rapport, nous aimerions identifier la proportion approximative des dépenses consacrées au transport interurbain des voyageurs[13]. La partie inférieure du tableau III-4 en donne un bref aperçu.

Pour arriver aux estimations de la partie inférieure, nous avons dû poser certaines hypothèses car nous ne disposions de pratiquement aucune données sous cette forme. Par exemple, les dépenses routières des gouvernements provinciaux se situent entre deux et trois milliards de dollars. Cet écart est censé refléter d'autres points de vue sur la fraction des coûts routiers (un demi à trois quarts) qui doit être affectée aux automobiles et aux autocars par rapport aux camions. Une partie importante des dépenses routières des gouvernements municipaux se rattache aux routes en dehors des villes. L'écart entre 0,8 et 1,5 milliard de dollars traduit une certaine incertitude quant à la part des dépenses que les gouvernements municipaux consacrent aux routes et à la part de ces dépenses qui doit être attribuée aux automobiles.

---

[13] L'analyse des dépenses et des recettes publiques qui se rattachent aux services voyageurs interurbains sera approfondie pour le rapport final de la Commission.

Les sommes dépensées par les pouvoirs publics dans le domaine de l'aviation soutiennent le fret aérien, l'aviation générale ainsi que les services voyageurs réguliers. Toutefois, nous devons présumer que le gros de ces dépenses peut être attribué aux voyageurs. Nous présumons également qu'en dehors des paiements destinés à combler les déficits des services de traversiers, une fraction minime des dépenses maritimes peut être attribuée aux traversiers qui assurent le transport de voyageurs. D'après ces calculs, il semble qu'un peu plus du tiers des dépenses publiques en matière de transport, soit environ six milliards de dollars en 1988, se rattache aux liaisons voyageurs interurbains.

CE QUE PERÇOIVENT LES POUVOIRS PUBLICS

Les recettes globales de l'État provenant des frais d'utilisation et des taxes de transport en 1988 étaient de 9,6 milliards de dollars[14] (voir tableau III-5). Ce montant représente 4,1 pour cent du total des recettes de l'État qui s'élèvent à 236 milliards de dollars et comprend les recettes générées par les taxes fédérales et provinciales spéciales sur les carburants (6,7 milliards de dollars), la taxe fédérale sur le transport aérien et les frais d'utilisation des aéroports (un milliard de dollars) ainsi que les frais que perçoivent les provinces au titre des permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules automobiles (1,9 milliard de dollars). Même si quelques-unes seulement de ces taxes et imputations sont officiellement destinées à couvrir les dépenses de transport, toutes affectent les coûts relatifs que les consommateurs doivent assumer lorsqu'ils empruntent les différents modes de transport, et influencent donc leurs décisions dans ce domaine.

[14] Nous n'avons pas inclus les taxes foncières locales à titre de revenu de transport bien qu'une partie de ces taxes puisse être considérée comme des frais d'utilisation pour les routes d'accès local.

Tableau III-5

PRINCIPALES RECETTES DES GOUVERNEMENTS ASSOCIÉES AUX TRANSPORTS PAR MODE DE TRANSPORT (ESTIMATIONS PRÉLIMINAIRES ET APROXIMATIVES)

EXERCICE FINANCIER 1988-1989

	Transport routier	Transport aérien	Transport ferroviaire	Transport maritime	Total
Total des transports (milliards de dollars)					
Fédérales					
Taxe d'accise sur les carburants	2,2	0,2	0,1	–	2,5
Taxe sur le transport aérien	–	0,5	–	–	0,5
Autres frais d'utilisation aériens	–	0,5	–	–	0,5
Total	**2,2**	**1,2**	**0,1**	**–**	**3,5**
Provinciales					
Taxes sur les carburants	4,0	0,1	0,1	–	4,2
Immatriculation des véhicules automobiles et permis de conduire	1,9	–	–	–	1,9
Total	**5,9**	**0,1**	**0,1**	**–**	**6,1**
Tous les gouvernements					
Total	**8,1**	**1,3**	**0,2**	**–**	**9,6**
Allocation au transport voyageurs interurbain (milliards de dollars)					
Fédérales					
Taxe d'accise sur les carburants	0,6 à 0,7	0,1	–	–	0,7 à 0,8
Taxe sur les transports aériens	–	0,5	–	–	0,5
Revenus d'aéroports	–	0,4	–	–	0,4
Total	**0,6 à 0,7**	**1,0**	**–**	**–**	**1,6 à 1,7**
Provinciales					
Taxes sur les carburants	1,0 à 1,2	0,1	–	–	1,1 à 1,3
Immatriculation des véhicules automobiles et permis de conduire	0,5	–	–	–	0,5
Total	**1,5 à 1,7**	**0,1**	**–**	**–**	**1,6 à 1,8**
Tous les gouvernements					
Total	**2,1 à 2,4**	**1,1**	**–**	**–**	**3,2 à 3,5**

Nota :

- **Les calculs effectués par le personnel de la Commission sont basés sur les données de Statistique Canada et de Transports Canada.**
- **Comme il est dit dans le texte, une partie des taxes foncières locales peuvent être considérées comme des frais à payer pour les routes d'accès local.**

Les taxes sur les carburants représentent 70 pour cent des recettes associées aux transports. Les provinces prélèvent des taxes spéciales, plutôt qu'une taxe de vente générale, sur l'essence, le gasoil et le carburant d'avion. L'essence est assujettie à un taux d'imposition plus élevé au niveau provincial que les autres biens de consommation taxés. En moyenne, les taxes spéciales sur les carburants donnent trois fois plus de recettes que ne le ferait une taxe de vente au détail au niveau provincial. En 1988, les provinces ont recueilli 4,2 milliards de dollars en taxes sur les carburants dont 1,1 à 1,3 milliard de dollars serait attribué aux taxes sur l'utilisation des carburants dans le transport voyageurs interurbain, comme il est indiqué dans la partie inférieure du tableau III-5.

Le gouvernement fédéral prélève des taxes sur l'essence et le gasoil en imposant une taxe spéciale ainsi qu'une taxe de vente fédérale. En 1988, le gouvernement fédéral a ainsi récolté 2,5 milliards de dollars grâce à la taxe spéciale sur les carburants dont 0,7 à 0,8 milliard de dollars était attribuable au transport voyageurs interurbain.

Les recettes fédérales provenant des taxes et des frais d'utilisation sur le transport aérien se sont élevées à un milliard de dollars. Le gouvernement fédéral prélève une taxe sur les billets d'avion. Cette taxe a produit environ 500 millions de dollars de recettes en 1988. Les frais d'utilisation que doivent payer les utilisateurs des services aéroportuaires, notamment les transporteurs et les concessionnaires, ont majoré ce montant de 500 millions de dollars.

À l'instar des dépenses, les recettes peuvent être attribuables aux voyageurs ou aux marchandises ainsi qu'au transport urbain ou interurbain. La partie inférieure du tableau III-5

indique les montants approximatifs affectés au transport voyageurs interurbain; l'allocation des recettes produites par la taxe sur l'essence part de l'hypothèse que 35 à 40 pour cent de l'essence est consommée pour la conduite interurbaine.

EN FIN DE COMPTE . . .

Nous estimons que deux éléments des coûts du transport des voyageurs revêtent une importance fondamentale pour l'étude de la politique des transports : le montant net que les contribuables versent pour financer les divers modes de transport et les coûts qui ne se reflètent pas directement dans les dépenses de l'État, comme les coûts associés à l'environnement. Nous poursuivons l'étude de ces deux secteurs dans le cadre de notre programme de recherche. Compte tenu du stade préliminaire de nos recherches, nous ne pouvons donner qu'une évaluation approximative des coûts nets pour l'État et seulement mentionner l'existence de certains des coûts sociaux plus étendus. Les estimations préliminaires et approximatives des coûts nets pour l'État sont données à titre indicatif pour répondre au voeu exprimé par tant d'intervenants. Par ailleurs, nous espérons qu'elles en inciteront d'autres à proposer des améliorations et nous aideront à produire un rapport final plus complet.

Les dépenses publiques nettes par passager-kilomètre, dont il est fait état ci-dessous et au tableau III-6, sont exprimées comme des marges applicables aux moyennes canadiennes. Les marges applicables au service voyageurs sur certains itinéraires diffèrent considérablement de ces moyennes. Il faudra souvent obtenir des données pertinentes à chaque itinéraire plutôt que des moyennes de réseau, pour étudier certaines questions particulières de politique.

Tableau III-6

TRANSPORT VOYAGEURS INTERURBAIN

APPROXIMATION DE L'EXCÉDENT DES DÉPENSES PUBLIQUES PAR RAPPORT AUX RECETTES PAR PASSAGER-KILOMÈTRE — PAR MODE DE TRANSPORT

(ESTIMATIONS PRÉLIMINAIRES ET APPROXIMATIVES)

EXERCICE FINANCIER 1988-1989

	Transport routier	Transport aérien	Transport ferroviaire	Transport maritime	Total[a]
Excédent des dépenses par rapport aux recettes[b] (milliards de dollars)					
Fédérales	(0,5) à (0,6)	0,2	0,6	0,1 à 0,2	0,5
Provinciales	0,8 à 1,7	–	–	0,1	1,0 à 1,9
Municipales	0,8 à 1,5	–	–	–	0,8 à 1,5
Tous les gouvernements	**1,1 à 2,6**	**0,2**	**0,6**	**0,2 à 0,3**	**2,3 à 3,9**
Passagers-kilomètres (milliards)	120 à 160[e]	25[c]	2,4	0,8	150 à 190
Coûts nets pour les gouvernements[d] par passager-kilomètre (¢/kilomètre)					
Tous les gouvernements	**1 à 3¢**	**1¢**	**25¢**	**25 à 35¢**	**1 à 4¢**

a Comprend également les dépenses intermodales et les dépenses qui ne sont pas attribuées aux modes de transport.

b On n'a tenu compte que des recettes générées par la taxe provinciale sur les carburants qui dépassent la taxe de vente au détail.

c Voyages aériens intérieurs seulement. Pour le transport aérien, certaines des dépenses correspondent aux activités internationales des transporteurs canadiens et étrangers qui utilisent également les aéroports et l'espace aérien canadien.

d Comporte une provision au titre d'éventuelles différences entre les dépenses en capital selon la méthode de la comptabilité de caisse et les coûts annuels en capital et les amortissements des infrastructures (voir texte).

e Estimations pour automobiles seulement.

Nota :
- Calculs du personnel de la Commission.
- ( ) indique les excès de revenus par rapport aux dépenses.

Le tableau III-6 indique la majeure partie des éléments qui entrent dans notre estimation des coûts publics nets par passager-kilomètre. La partie supérieure indique l'excédent des dépenses engagées pour le transport voyageurs interurbain (tableau III-4) par rapport aux recettes (tableau III-5).

Dans le cas des recettes générées par la taxe provinciale sur les carburants, les chiffres du tableau III-5 ont été rajustés pour n'inclure que le montant des recettes qui dépasse le montant qui aurait été perçu si on avait appliqué la taxe de vente au détail sur l'essence. Cela semble être le montant qui convient lorsqu'on établit une estimation globale du traitement relatif réservé par les pouvoirs publics aux différents modes de transport. Les passagers-kilomètres estimatifs utilisés dans le calcul, tirés du tableau III-1, figurent au milieu du tableau. Enfin, la partie inférieure indique les coûts publics nets par passager-kilomètre. Pour l'essentiel, les coûts nets sont l'excédent des dépenses par rapport aux recettes qui figurent dans la partie supérieure. Mais pour l'automobile, comme nous le verrons plus bas, l'écart prévoit d'éventuelles différences entre les dépenses de trésorerie courantes et les coûts moyens à plus long terme qu'entraînent la construction et l'entretien du réseau routier.

Transports par automobile et autocar : Comme nous l'avons vu dans l'analyse des dépenses publiques ci-dessus, la part des coûts du réseau routier qui est attribuable aux automobiles et aux autocars est difficile à déterminer précisément. De plus, ces coûts peuvent être calculés soit en déterminant les dépenses réelles engagées pour la construction routière pendant l'année en question (méthode utilisée au tableau III-4 et dans la partie supérieure du tableau III-6) soit en se servant des coûts annuels estimatifs en capital et des amortissements du réseau routier. Les premiers travaux de la Commission portent à croire que la deuxième méthode fournit des estimations supérieures de 30 pour cent aux dépenses de trésorerie courantes. Enfin, l'estimation des dépenses publiques nettes par passager-kilomètre à l'appui des liaisons interurbaines en auto comporte la même incertitude que nos estimations sur l'ensemble des déplacements interurbains en automobile.

Selon les chiffres utilisés, les dépenses publiques pour les déplacements interurbains en automobile semblent se situer entre 2,5¢ et 4¢ par passager-kilomètre. Si nous soustrayons des coûts du réseau routier les recettes générées par la taxe provinciale sur l'essence (qui dépassent le niveau correspondant à la taxe générale de vente au détail), ainsi que les recettes provinciales découlant des permis de conduire et des frais d'immatriculation, les dépenses nettes se situent alors aux environs de 1,5¢ à 3,5¢ par passager-kilomètre. Si nous soustrayons également la taxe fédérale sur les carburants automobiles, les coûts publics nets sont ramenés dans les environs de 1¢ à 3¢ (voir tableau III-6). Pour ce qui est des voyages en autocar, la part des coûts publics nets par passager-kilomètre serait minime.

En plus de ces coûts financiers, les déplacements en automobile sont assortis d'un grand nombre de morts et de blessés par passager-kilomètre par rapport aux autres modes de transport ainsi que de niveaux d'émanations polluantes relativement élevés. En supposant un taux d'occupation moyen interurbain d'environ deux personnes par véhicule, l'essence consommée par passager-kilomètre et la production de bioxide de carbon (CO_2) qui s'y rattache sont également élevées. Les déplacements en autocar sont à la fois plus sûrs que les déplacements en voiture et représentent la consommation d'essence moyenne la plus basse par passager-kilomètre à des taux d'occupation moyens.

Transport aérien : Outre les dépenses fédérales, les dépenses publiques consacrées au transport aérien comprennent les paiements directs des provinces pour la desserte des régions éloignées ainsi que certaines dépenses provinciales au chapitre des aéroports. Pour calculer dans quelle mesure les contribuables financent les liaisons aériennes interurbaines, nous avons attribué aux voyageurs le gros des dépenses publiques et des recettes liées à l'aviation. S'il fallait prendre

en considération toutes les dépenses et les recettes au chapitre des voyageurs attribuées au transport aérien intérieur et les diviser par 25 milliards de passagers-kilomètres dans des déplacements intérieurs, les dépenses gouvernementales consacrées au transport aérien seraient d'environ 5¢ par passager-kilomètre. Si nous tenons compte de la taxe sur le transport aérien, des frais d'utilisation d'aéroport et des taxes sur les carburants d'aviation, le coût net pour le gouvernement au titre du transport aérien semble être de l'ordre de 1¢ le passager-kilomètre. Le fait que certaines dépenses et revenus devraient être attribués aux vols internationaux des transporteurs canadiens et aux vols des transporteurs étrangers qui circulent dans l'espace aérien canadien tend à réduire le nombre par passager-kilomètre mais probablement pas suffisamment pour que le coût net du gouvernement soit en dessous de 1¢ par passager-kilomètre.

Les vols assurés par les transporteurs réguliers sont relativement sûrs. Toutefois l'aviation générale enregistre un taux moyen plus élevé de décès et de blessures. La consommation de carburant par passager-kilomètre, et donc la production de CO_2, est légèrement plus élevée en moyenne pour l'avion que pour l'automobile, surtout sur les vols courts.

Transport ferroviaire : Nous avons constaté que l'appui des contribuables aux liaisons voyageurs interurbaines était le plus simple à calculer même si nos estimations sont encore incertaines. Les dépenses de 607 millions de dollars consacrées à VIA Rail en 1988[15], divisées par 2,1 milliards — nombre de passagers-kilomètres payants enregistrés cette année-là — donnent des dépenses publiques nettes de 29¢ par passager-kilomètre. VIA a assuré près de 90 pour cent de tout le transport voyageurs interurbain par train. En 1988, les paiements fédéraux faits à VIA pour ses dépenses en capital

[15] Exercice financier, 1988-1989

étaient plus élevés que d'habitude. Il faut faire une provision pour les recettes générées par la taxe sur le carburant pour diesel ferroviaire et — pour faciliter la comparaison avec les autres modes de transports — il faut tenir compte du fait que les compagnies de chemin de fer payent des taxes foncières sur leurs infrastructures, ce qui n'est généralement pas le cas des autres modes de transport.

Si l'on tient compte de ces paramètres supplémentaires, les dépenses publiques nettes semblent se situer aux environs de 25¢ ou plus par passager-kilomètre. (Il faut signaler que même les coûts de VIA par voyageur transporté sur les lignes à destination des régions éloignées sont élevés, l'élimination de ces lignes de notre calcul nous laisserait toujours avec un coût net moyen dépassant 20¢ le passager-kilomètre sur les itinéraires ne desservant pas les régions éloignées.)

Les voyages en train sont sûrs. La consommation de carburant par passager-kilomètre, et par conséquent la production de CO_2, varie grandement selon le nombre de voyageurs transportés, le type d'équipement utilisé et les services offerts. La consommation de carburant par passager-kilomètre pour le train est presque aussi basse ou plus basse que pour l'autocar sur certaines liaisons voyageurs dont le taux d'occupation est relativement élevé et qui sont assurées avec du matériel roulant moderne, léger et à forte capacité. La consommation de carburant sur d'autres liaisons peut être plus élevée que dans le cas de l'automobile ou de l'avion.

Transport maritime : Pour ce qui est des traversiers interurbains en 1988, nous évaluons l'aide financière directe versée au titre du transport des passagers et des véhicules à un peu moins de 200 millions de dollars. Les autres dépenses publiques qui peuvent être attribuées au transport des passagers par traversier porteraient ce total aux environs de

225 à 300 millions de dollars. Compte tenu de ces chiffres et d'un volume de 0,8 milliard de passagers-kilomètres, les coûts publics nets pour les transports par traversier semblent être aux environs de 25¢ à 35¢ par passager-kilomètre[16].

Dans cette section, nous avons tenté d'évaluer la part nette de l'argent des contribuables affectée au transport et avons noté d'autres coûts sociaux qui s'y rattachent. Les données qui existent actuellement sont insuffisantes pour se faire une idée exacte de la situation. Nous espérons pouvoir mieux faire dans notre rapport final.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons parlé des voyageurs d'aujourd'hui : qui sont-ils; pourquoi, comment et où se déplacent-ils et comment leurs déplacements sont-ils financés? Nous avons noté que malgré le grand nombre de statistiques sur le transport canadien, celles-ci ne donnent pas toujours une information directe et fiable sur les questions mentionnées plus haut. Nous sommes néanmoins en mesure de fournir une idée des caractéristiques du voyageur, des modes de transport qu'il utilise et de la façon dont ses déplacements sont financés.

D'après les nombreux faits et chiffres que nous avons réunis sur les caractéristiques des voyageurs, nous avons appris que :

[16] Ce coût dépend du fait que de nombreux passagers sont accompagnés de leur véhicule. Des traversiers sans voiture seraient incontestablement beaucoup moins coûteux à exploiter. Comme pour les autres modes de transport, le coût net des gouvernements sur des itinéraires particuliers peut être très différent de la moyenne d'ensemble. Par exemple, les coûts d'exploitation des Services de traversiers de la Colombie-Britannique entre la région de Vancouver et l'Île de Vancouver sont totalement couverts par les tarifs. Ces lignes représentent environ 40 pour cent du nombre total de passagers des traversiers interurbains.

- les Canadiens de 25 à 54 ans sont ceux qui voyagent le plus;
- les hommes voyagent plus que les femmes;
- les gens voyagent surtout par agrément;
- les Canadiens voyagent surtout dans leur propre province;
- la voiture est le mode de transport privilégié pour les courtes distances mais également le plus dangereux;
- le transport aérien est privilégié pour les longs voyages;
- le train n'est pas souvent utilisé pour les voyages interurbains et ce type de transport est concentré dans le corridor Québec-Windsor;
- les trains de banlieue connaissent une importante croissance;
- le transport par autocar interurbain est le mode de transport public qui a la plus grande portée; et,
- les traversiers jouent un rôle important à l'intérieur du réseau routier.

L'on estime qu'en 1988, le coût total des déplacements interurbains de voyageurs s'élevait à environ 30 milliards de dollars. Les particuliers en tant que consommateurs et contribuables, ainsi que le monde des affaires, ont supporté la totalité de ces coûts. Faute de données, nous n'avons pu arriver qu'à des estimations préliminaires de la part du contribuable pour chaque mode de déplacement interurbain. Ces estimations préliminaires indiquent que la part du contribuable par passager-kilomètre pour les voyages par route est de 1¢ à 3¢, pour les voyages aériens d'environ 1¢, pour les voyages

en train d'environ 25¢ et pour les traversiers de 25¢ à 35¢. Nous avons noté que certaines dépenses, comme les coûts associés à l'application du code de la route (police), aux soins de santé reliés aux accidents, et les coûts des embouteillages, de la pollution et de l'utilisation des terres ne sont pas évalués ni inclus dans nos calculs.

Bien que ces données soient préliminaires et approximatives, la Commission a décidé de les présenter dans l'espoir que cela encouragera des suggestions qui nous permettront de faire une présentation plus complète dans notre rapport final.

À notre avis, le manque de données fiables sur le transport des voyageurs (en particulier d'estimations facilement accessibles et complètes sur les coûts financiers et autres), fournies de façon systématique, empêche le public et les responsables de faire des choix pour le système de transport de l'avenir.

Dans le prochain chapitre, nous examinons les changements qui pourraient influencer à l'avenir la demande de services de transport des voyageurs et ces services eux-mêmes.

CHAPITRE IV

LES FORCES QUI AFFECTERONT LE SYSTÈME DE TRANSPORT DU CANADA

De nombreux changements pourraient influencer le développement et l'utilisation du système de transport des voyageurs au XXIe siècle. Il s'agit en particulier du développement de nouvelles technologies, de l'évolution démographique, des pressions sur l'environnement et de la consommation accrue de combustibles fossiles. Dans le présent chapitre, nous allons analyser ces changements et nous demander quelles incidences ils risquent d'avoir sur le transport interurbain des voyageurs sur le plan de la demande et de la capacité.

LE MEILLEUR DES MONDES : LES TECHNOLOGIES DE DEMAIN

Un vendredi matin de l'an 2010 à Halifax, John MacDonald se met au volant de sa voiture. Au lieu de se diriger immédiatement vers la circulation dense du matin, il allume un écran qui affiche une carte routière d'Halifax. John appuie sur un bouton et l'écran lui envoie une image de son quartier. Un autre bouton et la carte s'agrandit, révélant un accident sur le chemin qu'il emprunte généralement pour se rendre au travail. John demande un autre itinéraire et constate que la circulation y est relativement fluide. Il choisit donc le deuxième itinéraire et se rend au bureau, attentif à la «voix» de l'ordinateur qui lui rappelle quand et où il doit tourner.

Le même matin à Vancouver, Sarah Wong arrive au vertiport ou aéroport ADAV (avion à décollage et atterrissage vertical) du voisinage pour y prendre un vol d'affaires jusqu'à Kelowna. Avec une «piste» plus petite que le terrain de stationnement

d'un centre commercial, le vertiport n'est pas loin du centre-ville. Sarah procède rapidement à son enregistrement : la machine d'enregistrement automatique reconnaît sa carte de débit et lui réserve un moyen de transport au sol à son arrivée à Kelowna. Le vol de Sarah décolle à l'heure, le rotor de l'avion lui permettant de s'élever directement à la verticale. À l'altitude voulue, les rotors pivotent en avant et se transforment en hélices. L'appareil se met en vol vers l'avant tandis que le pilote souhaite la bienvenue aux passagers à bord de l'avion.

À midi à Montréal, François et Marie-Jeanne Trottier prennent le train pour Toronto où ils vont rendre visite à leur fille et à leurs petits-enfants pour la fin de semaine. Auparavant, François prenait l'auto mais six heures au volant lui font aujourd'hui trop mal au dos. Avec le train qui sillonne la campagne à 400 kilomètres à l'heure, ils sont à Toronto en moins de deux heures, ce qui leur donne à peine le temps pour prendre un bon déjeuner à bord et parcourir le journal télévisé sur un écran vidéo.

Ces divers scénarios relèvent-ils du rêve ou de la réalité? Personne ne le sait, mais les chercheurs de divers pays étudient des technologies qui révolutionneront sans doute la capacité des systèmes de transport d'aujourd'hui, les rendront beaucoup plus rapides et sûrs et atténueront certains de leurs effets négatifs, notamment la pollution et la congestion.

LES VÉHICULES AUTOMOBILES

L'automobile a dominé le transport des voyageurs au XX^{e} siècle et demeure de loin le moyen de locomotion préféré des Canadiens. Mais la popularité de l'automobile cause des problèmes : accidents de la route, consommation de combustibles fossiles, émanations qui contribuent à la pollution atmosphérique et réseaux routiers et stationnements qui utilisent de grandes étendues de terres.

Puisqu'on s'attend à ce que l'automobile conserve sa première place au XXIe siècle, des efforts nationaux et internationaux soutenus seront consacrés partout pour en faire un moyen de transport plus sûr et plus respectueux de l'environnement et pour rentabiliser l'utilisation des réseaux routiers existants.

La voiture qui s'est le plus vendue au Canada et aux États-Unis en 1914 a été la Ford modèle T : 260 720 exemplaires ont trouvé preneur en Amérique du Nord.

Les voitures et les routes intelligentes

Des routes électroniques parviendront-elles à faire circuler un trafic routier dense à des vitesses plus élevées sans augmenter les risques? La plupart des activités de recherche-développement qui se font dans ce domaine portent sur les systèmes de routes-voitures intelligentes (SRVI). En vertu de ces systèmes, la navigation du véhicule est informatisée ou contrôlée par des systèmes qui utilisent des détecteurs, des ordinateurs et des signaux radios. Le contrôle électronique de la circulation a pour but d'accélérer, de faciliter et de rendre plus sûre la conduite automobile en atténuant les embouteillages. Des projets pilotes fondés sur des systèmes de guidage des véhicules sur routes réservées et contrôlées sont en cours. Les systèmes suivants de RVI sont en voie d'examen et de développement :

Systèmes d'information de routes évoluées (SIRE) : Ces systèmes offrent des aides aux automobilistes au moyen de diverses technologies : informatisation des cartes et de la signalisation routière, planification électronique de l'itinéraire, diffusion de bulletins d'information sur la circulation, avertisseurs de sécurité et enfin systèmes électroniques de navigation et de guidage utilisant les radiocommunications et les écrans vidéo. La combinaison d'aides externes et

internes permettrait de supprimer une bonne part des hasards de la conduite automobile en fournissant au conducteur des données sur les embouteillages, les accidents de la route, les conditions météorologiques et routières et les itinéraires de dégagement.

Systèmes automatisés de contrôle des véhicules (SACV) : Ces systèmes aident les automobilistes à rester maître de leur véhicule dans les situations difficiles ou dangereuses. Ils transmettent des informations aux automobilistes à partir de détecteurs de bord, ajustent automatiquement le comportement de l'automobile en fonction des conditions de la route et, au niveau le plus évolué, assument toutes les tâches de conduite sur des routes réservées.

Plusieurs projets sont en cours dans divers pays qui associent les voitures et les routes intelligentes :

- Prometheus (en Europe) prévoit un système de contrôle de gestion de la circulation à l'échelle européenne comportant des instruments de bord, des réseaux de communication entre véhicules ainsi que des liaisons entre les véhicules et les installations le long des routes.

- En 1987, un fabriquant japonais d'automobiles a introduit le premier système de navigation installé en usine, comportant des cartes routières, des guides du réseau routier et des informations sur le réseau de concessionnaires mémorisées sur disque compact.

- Le *California Pathfinder Project*, qui a débuté en mai 1990 un test sur route d'une durée d'un an, tente de mettre au point un système prototype pour le corridor intelligent de Los Angeles (un tronçon «intelligent» de 12 milles de long

du Santa Monica Freeway, et cinq routes parallèles) pour 25 voitures équipées d'aides à la navigation reliées à un centre de contrôle de la circulation.

Les progrès actuels de la micro-électronique permettraient également un type de contrôle différent sur l'utilisation des routes : des systèmes de péage ultra évolués. Des détecteurs situés le long des routes pourraient déchiffrer des cartes intelligentes montées à bord des automobiles et transmettre les informations à un ordinateur central qui facturerait directement les usagers de la route ou au véhicule lui-même où une carte de valeur mise en mémoire serait automatiquement débitée.

Le transport par autocar

Les technologies intelligentes en cours de conception pour l'automobile et les poids lourds peuvent s'appliquer aux autocars. Certains chercheurs se sont polarisés sur les besoins propres à l'industrie de l'autocar, notamment sur les moyens de rentabiliser le transport des voyageurs et de mieux faire concorder l'offre avec la demande.

Il est certainement possible d'améliorer la rentabilité des liaisons interurbaines par autocar, essentiellement par une conception qui en augmente la capacité. Les autocars d'aujourd'hui peuvent transporter entre 39 et 48 voyageurs. Il existe des autocars non articulés qui dépassent le maximum permis (12,5 mètres de long) des modèles d'aujourd'hui. Ce type de véhicule a été conçu au Canada et un prototype, partiellement financé par Transports Canada,peut être utilisé par les voyageurs en fauteuil roulant. Avec des véhicules articulés à deux étages, il pourrait être possible de porter cette capacité jusqu'à 100 voyageurs.

LE TRANSPORT AÉRIEN

Les voyages en avion connaissent un essor spectaculaire depuis 40 ans. La demande n'indiquant aucun signe de recul, les chercheurs en aéronautique se penchent sur des technologies qui diminueront la consommation de carburant, amélioreront le contrôle de la circulation aérienne et permettront des voyages aériens plus rapides, sinon des vols plus rapides.

Les avions

L'avion à voilure fixe : Les progrès de la technologie des années 1990 devraient permettre d'abaisser les coûts d'exploitation tout en conservant les mêmes performances. Les matériaux plus légers ont un effet sur le poids des appareils et le meilleur rendement aérodynamique des avions pourrait réduire la quantité des matériaux nécessaires à leur construction, en particulier pour la voilure.

Les turboréacteurs pourraient consommer jusqu'à 20 pour cent de carburant en moins. Les hélices propulsives autoriseraient des économies d'énergie encore plus substantielles et permettraient à un avion de voler aux trois quarts de la vitesse du son en consommant de 35 à 40 pour cent de carburant en moins que les moteurs à réaction actuels.

Les surfaces extérieures aérodynamiques d'un avion pourraient être pourvues d'instruments reliés à un ordinateur. L'ordinateur interpréterait les changements de pression et opérerait automatiquement les réglages par l'entremise de logiciels de bord. Tous ces dispositifs électroniques combinés aux progrès de la navigation permettraient le pilotage des appareils avec un minimum d'intervention humaine.

Appareil à commande mécanique : Les appareils qui peuvent décoller et atterrir à faible vitesse sur une piste très courte ou sans piste ont été mis au point à des fins militaires mais ils pourraient également avoir des applications civiles intéressantes. Les modèles qui sont peut-être les plus prometteurs sur le plan commercial sont les modèles à nacelles basculantes et à rotors basculants. L'appareil à rotors basculants, une sorte d'hybride d'avion et d'hélicoptère, est équipé d'une paire de gros rotors basculants. L'appareil décolle à la verticale et ensuite il pivote ses rotors pour lui permettre de voler en avant comme un avion classique. Ce type d'appareil, qui peut voler à plus de 550 kilomètres à l'heure, serait idéal pour les vols interurbains de courte durée.

Un aéroport pour appareils à rotors basculants, un vertiport, pourrait desservir des villes saturées, qui ont peu d'espaces ouverts, puisque ces avions peuvent décoller et atterrir sur des courtes pistes. En déplaçant certains passagers vers ces vertiports, on allégerait le trafic et la congestion aux aéroports traditionnels. Il existe cependant des obstacles à cette technologie, notamment les coûts élevés de développement, les changements à apporter au système de contrôle de la circulation aérienne, et les problèmes de bruit, de consommation de carburant, de sécurité et d'environnement.

Les avions supersoniques avancés : Les vols supersoniques sont limités par la faible capacité des appareils, les coûts élevés et par le bang sonique. La diminution de la couche d'ozone pose également un problème. Un avion supersonique silencieux fait l'objet de recherches. On songe même à des avions supersoniques plus rapides capables de voler à Mach 3 et jusqu'à Mach 3,5. Ces appareils — qui sont encore au stade de la conceptualisation — pourraient voler à très haute altitude, peut-être 20 000 mètres. Leur rayon

d'action de 19 000 kilomètres en feraient des appareils particulièrement intéressants pour les vols long-courriers. Ils pourraient aller de Toronto à Tokyo en 3 heures environ.

Le contrôle de la circulation aérienne

Les recherches sur le contrôle de la circulation aérienne se polarisent sur les systèmes de communication automatisés qui réduiront la charge de travail des pilotes et des contrôleurs. Les liaisons interactives automatiques relieraient l'ordinateur de gestion de vol au système de contrôle au sol. La circulation de l'information air-sol permettrait aux contrôleurs au sol de surveiller la position d'un appareil, l'état de ses moteurs, sa charge de carburant et d'autres paramètres d'exploitation. Les informations dans le sens sol-air comprendraient le plan de vol et les bulletins météorologiques. La navigation par satellite permet également aux stations terrestres de surveiller les appareils au-dessus des océans et des étendues de terre qui sont inaccessibles aux radars basés à terre.

Un système informatisé mondial de localisation des appareils par satellite devrait être l'un des progrès les plus importants des dix prochaines années au chapitre des aides à la navigation. Tous les appareils participants pourraient être localisés au moyen de transpondeurs d'identification. En vertu de ce système, un seul centre de contrôle de la circulation aérienne suffirait théoriquement pour toute l'Amérique du Nord. Les ordinateurs utiliseraient les informations transmises par satellite pour contrôler la circulation aérienne, supprimer les files d'attente avant l'atterrissage, réduire l'espacement entre les appareils et augmenter sensiblement la capacité des voies aériennes. Grâce aux écrans de visualisation, le contact oral entre le contrôleur et l'appareil ne seraient plus essentiels sauf en cas d'urgence.

Pour venir à bout des problèmes provoqués par l'augmentation de la circulation automobile et aérienne, de nombreux pays veulent se doter de réseaux ferroviaires plus rapides et beaucoup mieux adaptés à la demande.

Systèmes de transport au sol à grande vitesse : La lévitation magnétique, mieux connue sous le nom de Maglev, marque un progrès de taille dans le domaine des transports guidés au sol. Le système Maglev fait appel à la répulsion magnétique pour faire léviter, guider et propulser le véhicule sans contact physique avec les voies. Cette technologie permet la construction de voies plus légères et meilleur marché et des vitesses, sans voyageur, supérieures à 500 kilomètres à l'heure. À l'heure actuelle, des systèmes Maglev à basse vitesse sont en service à l'aéroport de Birmingham, en Angleterre et à Berlin, et des prototypes à haute vitesse sont à l'essai en Allemagne et au Japon. L'un des itinéraires proposés pour le système allemand est le corridor Los Angeles-Las Vegas.

La vitesse la plus élevée jamais enregistrée au Canada par une locomotive à vapeur a été de 181 kilomètres à l'heure en 1936 au cours d'un essai entre Montréal (Québec) et Smiths Falls (Ontario).

Les trains à grande vitesse utilisant la technologie classique «acier sur acier» circulent entre de nombreuses villes. Le premier d'entre eux, le Shinkansen japonais, est en service depuis 1964. Le plus rapide, le train à grande vitesse (TGV) qui relie Paris au Mans en France, a atteint une vitesse d'essai de 515 kilomètres à l'heure et circulera avec des passagers à plus de 300 kilomètres à l'heure. Le système le plus moderne des États-Unis est le *Metroliner* qui circule entre New York et Washington à plus de 200 kilomètres à l'heure.

Les progrès de la technologie des trains à grande vitesse conventionnels continuent d'en améliorer l'efficacité et d'en accroître la vitesse. L'entrée en service de trains plus rapides est souvent limitée par le fait que les voies existantes ont des courbes ou des pentes trop prononcées pour permettre des vitesses élevées ou en raison des risques qui existent aux passages à niveau. Une autre technologie permet de venir à bout de la première difficulté : la technologie de la suspension à inclinaison réglable, comme celle utilisée en Suède, permet aux wagons de chemin de fer de s'incliner dans les virages, ce qui permet des vitesses moyennes de l'ordre de 250 kilomètres à l'heure.

LE TRANSPORT PAR TRAVERSIER

Les recherches dans ce domaine ont porté essentiellement sur l'augmentation de la capacité des traversiers afin d'accueillir davantage de passagers et de véhicules et sur l'accroissement de leur vitesse. Une technologie qui améliorerait leur efficience est également envisageable. Les moteurs à composantes en céramique pourraient permettre d'augmenter le rendement thermique et d'utiliser des carburants meilleur marché. L'état des moteurs pourrait être surveillé au moyen de circuits à fibres optiques tandis que les problèmes éventuels pourraient être décelés à temps par un entretien préventif. Les systèmes de navigation automatisés semblent bien adaptés aux traversiers, avec leurs itinéraires et horaires restreints. Un système automatisé appelé le régulateur de vitesse a été installé sur le traversier qui relie Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, à Bar Harbour, dans le Maine.

Les aéroglisseurs, qui se déplacent sur un coussin d'air et les hydrofoils, qui se soulèvent en accélérant pour planer au-dessus de l'eau, peuvent atteindre des vitesses plus élevées que les traversiers traditionnels. Bien que ces technologies,

jusqu'à présent, n'aient pas remporté un succès commercial pour le transport des voyageurs au Canada, elles sont utilisées — et sont commercialement rentables — dans d'autres pays.

LES TRANSPORTS INTERMODAUX ET INTÉGRÉS

Les liaisons interurbaines sont souvent intermodales, les voyageurs devant emprunter plus d'un moyen de transport pour arriver à bon port. Les améliorations à ce chapitre porteront sur les gares qui assureront les correspondances entre les différents modes de transport.

Idéalement, l'intégration intermodale aboutirait à des gares qui desserviraient les avions, les trains, les autobus et les taxis. Alors que les gares pleinement intégrées pourraient nécessiter des constructions nouvelles importantes, les services de soutien intégrés pourraient être réalisables beaucoup plus rapidement, en particulier l'enregistrement intermodal des bagages, l'établissement des correspondances, les systèmes de réservation et les opérations de billetterie.

Ces dernières années, les transports intermodaux ont été révolutionnés par les systèmes de réservation informatisés (SRI). Créés à l'origine par les compagnies aériennes pour leurs propres systèmes de réservation et d'émission de billets, les SRI se sont développés pour offrir des données sur tous les types de voyages. Le système américain PARS fournit des renseignements sur huit millions de tarifs aux États-Unis et 14 millions à l'échelle internationale. Les deux systèmes en service au Canada sont les systèmes Gemini, système canadien conçu par Air Canada et Canadien International, et Sabre, conçu par *American Airlines*.

Les petites compagnies et les entreprises du secteur des voyages craignent que les SRI éloignent les voyageurs de leurs services et les empêchent de rester concurrentielles

car elles peuvent être soit oubliées des listes du SRI soit reléguées au second rang par des compagnies plus importantes. Les SRI coûtent cher à mettre sur pied mais il est facile et bon marché d'ajouter de nouveaux services de sorte qu'un seul système SRI peut devenir très important très rapidement et parfois monopoliser le marché.

Les liaisons intermodales dans les systèmes d'horaires et de réservations permettraient aux transporteurs en correspondance de synchroniser leurs capacités. Par exemple, un service de transport en commun ou un service de taxi desservant l'aéroport fournirait le nombre de véhicules nécessaire au nombre de passagers attendus à l'arrivée. Ces systèmes permettraient de réduire les files d'attentes et la congestion aux correspondances.

Pour leurs déplacements interurbains, les voyageurs dépendent largement des réseaux de transport urbains au départ et à l'arrivée. Les gares intermodales intégrées et les services de soutien ne représentent qu'une partie du système. L'efficacité des services de taxi et d'autobus dépendent dans une large mesure de la nature du réseau routier qui relie la gare à l'agglomération urbaine et qui dessert la région dans son ensemble. Il en est de même pour les correspondances avec le transport en commun rapide. Même lorsque les correspondances coïncident, la congestion et les retards du réseau de transport urbain peuvent nuire à la qualité, au coût et à la fréquence du service interurbain.

La manière dont nos villes et leurs réseaux de transport se développent préoccuppent les responsables du transport interurbain. Si le développement urbain est concentré, il risque d'y avoir une densité démographique capable de supporter un bon système de transport public. Si par contre le développement urbain est étalé, cette dispersion ira à l'encontre d'un système de transport public rentable et

engendrera une forte utilisation de l'automobile. Si l'on a un grand choix de destinations, l'on aura tendance à utiliser l'automobile non seulement pour les déplacements locaux mais aussi pour des voyages régionaux et interurbains de courtes distances.

LE TÉLÉTRAVAIL

Les progrès de l'informatique risquent d'avoir une incidence profonde sur les besoins des gens d'affaires canadiens en matière de déplacements. La vitesse, l'économie et la facilité des communications par télécopieurs, téléphones et modems permettraient de réduire la nécessité des entretiens en personne, ce qui aurait une incidence sur le volume des voyages. En Californie, les planificateurs des transports urbains espèrent que d'ici le début du XXI^{e} siècle, 20 pour cent de la population active de Los Angeles sera en mesure de travailler à la maison au moyen de télécopieurs et de modems. Mais jusqu'à présent, il semble que les nouvelles technologies de communication n'ont pas réduit le nombre de déplacements. En fait, à mesure que les télécommunications abaissent le coût total des interactions entre les gens, la demande de services de transport pourrait augmenter à la suite de nouvelles activités qui auraient été auparavant inconcevables sans ces progrès technologiques.

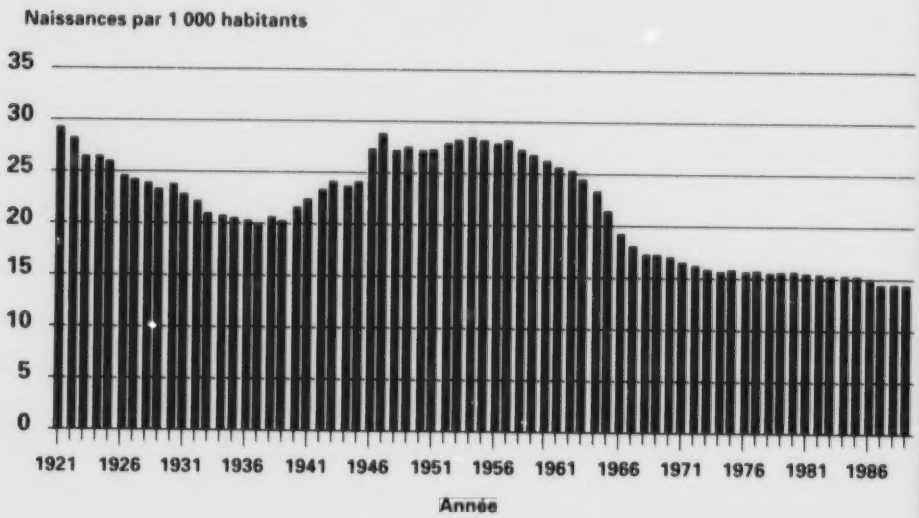
L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE : LES ENFANTS DU «BABY BOOM» ET AU-DELÀ

La démographie est porteuse de changements. Le Canada a enregistré un véritable bond en avant des naissances entre le milieu des années 1940 et le milieu des années 1960, phénomène mieux connu sous le nom de «baby boom» (voir graphique IV-1)[1]. Cette période a pris fin par un recul

[1] Les paragraphes consacrés à la génération du «baby boom» sont extraits de : *Les transports canadiens en l'an 2000 et en 2015*, préparé en 1988 par le groupe de recherche sur la circulation pour la Direction générale des politiques stratégiques, Transports Canada, 1988.

rapide du taux de fécondité, c'est-à-dire du nombre moyen de naissances par femme. La résultante, comme en témoigne le graphique IV-1, est un gonflement disproportionné dans le paysage démographique du Canada d'aujourd'hui des gens âgés de 25 à 45 ans.

Graphique IV-1
L'EXPLOSION DES NAISSANCES



Sources : 1921-1946 : M. C. Urquhart et K. Buckley éd., *Historical Statistics of Canada* (Toronto : MacMillan 1965) p. 38.

1947-1989 : Ministère des Finances, *Revue économique trimestrielle*, juin 1990, p. 4.

Les enfants du «baby boom» ont exercé une profonde influence sur la société : ils ont commencé par encombrer les écoles, puis le marché du travail, et enfin le marché de l'immobilier à mesure qu'ils prenaient de l'âge. Les Canadiens nés en 1945 ont aujourd'hui un peu plus de 45 ans. La prochaine étape de leur vie, la retraite, aura également des répercussions profondes sur la société canadienne.

La croissance démographique du Canada devrait ralentir ou cesser si le taux de fécondité et les tendances d'immigration restent à leurs niveaux actuels lorsque la génération du «baby boom» cessera d'être en âge de procréer. Dans cette section, nous analysons certains des changements auxquels le Canada devrait s'attendre en fonction de changements démographiques.

Lorsqu'ils préparent le développement du système de transport, les planificateurs doivent souvent envisager tout un éventail de scénarios. Statistique Canada a élaboré un certain nombre de ces scénarios jusqu'en 2036[2].

Scénario de faible croissance : La population dépasse la barre des 29 millions d'habitants vers 2016, avant de retomber à moins de 28 millions en 2036. Cela suppose que le taux de fécondité baisse progressivement de 1,7 à 1,2 enfant par femme et que le taux d'immigration annuel oscille autour de 140 000 personnes. La proportion de la population âgée d'au moins 65 ans, qui est actuellement d'environ 11 pour cent du total, passe à 28 pour cent.

Scénario de croissance moyenne : La croissance démographique ralentit progressivement pour atteindre le cap des 34 millions d'habitants en 2036. Cela suppose un taux de fécondité de 1,7 enfant par femme et un taux d'immigration de 200 000 personnes, ce qui est proche des niveaux actuels. En vertu de ce scénario, la proportion de la population âgée d'au moins 65 ans passe à 25 pour cent d'ici 2036.

Scénario de croissance élevée : Le taux de croissance démographique augmente à un taux annuel d'environ un pour cent jusqu'en 2016 (taux annuel enregistré entre 1981 et 1991) avant de ralentir quelque peu. La population atteint le niveau des 37 millions d'ici 2036. Cela suppose un taux de

---

[2] Source : Statistique Canada, *Projections démographiques pour le Canada, les provinces et les territoires, 1989-2011*, catalogue nº 91-520, mars 1990.

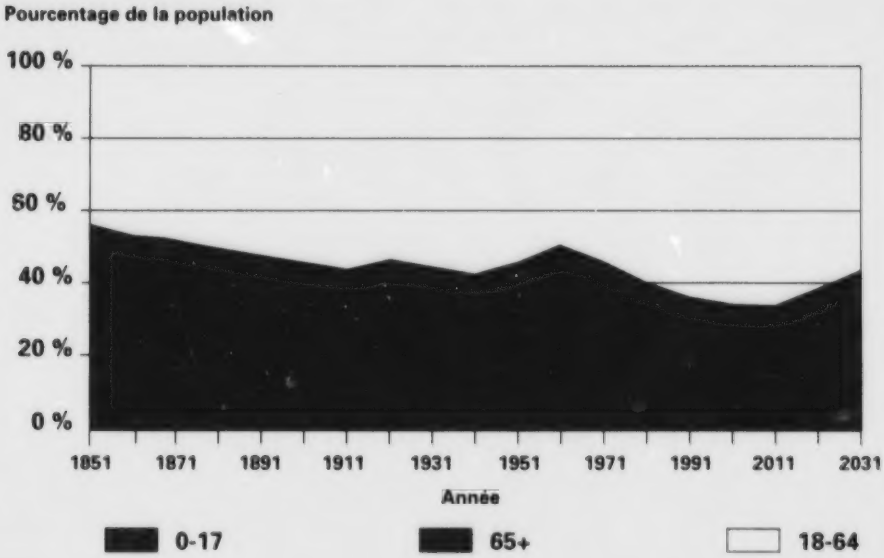
fécondité croissant passant à 2,1 enfants par femme et un taux d'immigration annuel de 200 000 personnes. La proportion de la population âgée d'au moins 65 ans augmente à 22 pour cent d'ici 2036.

La génération du «baby boom» commencera à prendre sa retraite vers 2010. Cette évolution se marquera par un «ratio de dépendance» croissant — rapport entre les jeunes (0–17) et les personnes âgées (+65) d'une part et les membres de la population active (18–64) d'autre part. Ce ratio est important pour l'économie en général, pour les politiques sociales et pour l'évolution de la demande de services de transport voyageurs.

Le nombre de personnes âgées de 0 à 17 ans a diminué de 1971 à 1986 et devrait rester relativement constant pendant les 15 prochaines années, après quoi il pourrait diminuer encore. Le groupe des personnes âgées a augmenté et le rythme de croissance s'accélèrera pendant quelque temps encore après 2011, à mesure que la génération du «baby boom» commencera à prendre sa retraite. Le groupe d'âge actif augmente régulièrement et devrait continuer à augmenter suffisamment pour que le ratio de dépendance, qui a diminué depuis 1961, continue de chuter jusqu'en 2011 approximativement. Après cette date, une population d'âge actif en déclin ou stable devrait subvenir aux besoins d'un grand nombre de jeunes et de personnes âgées — un renversement que le graphique IV-2 illustre bien.

Le renversement prévu vers 2011 dépend également du maintien de la fertilité aux niveaux relativement bas que l'on connaît depuis 1970. Si cette tendance se poursuit, le nombre de 45 enfants pour 100 membres du groupe d'âge actif de 1981 devrait diminuer à 35 en 2001 et à environ 31 en l'an 2016. Cette diminution du nombre d'enfants est éclipsée par l'augmentation du nombre de personnes âgées et par conséquent, le taux de dépendance commence à augmenter après 2011.

Graphique IV-2
RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR TRANCHE D'ÂGE, 1851-2031



Sources : 1851-1941 : M.C. Urquhart et K. Buckley éd., *Historical Statistics of Canada*, (Toronto : MacMillan, 1965), p. 16, et calculs du personnel de la Commission.

1951-1981 : Statistique Canada, Recensement du Canada de 1986, catalogue nº 93-101, p. 1-1, et calculs du personnel de la Commission.

1991-2031 : Statistique Canada, *Projections démographiques pour le Canada, les provinces et les territoires, 1989-2011*, catalogue nº 91-520, mars 1990, et calculs du personnel de la Commission.

TENDANCES FUTURES

Le ralentissement de la croissance démographique aura sans doute une incidence sur la croissance des voyages. Ce sont les Canadiens âgés de 25 à 54 ans qui voyagent le plus, puisqu'ils représentaient 6,3 déplacements interurbains intérieurs par habitant en 1988, contre 5,3 pour la population

dans son ensemble. Dans un avenir rapproché, cette tranche d'âge devrait représenter un segment encore plus important du public voyageur, à mesure que la génération du «baby boom» approche de la cinquantaine. À plus long terme, ces gens prendront leur retraite et pourraient voyager moins que lorsqu'ils étaient plus jeunes.

Selon le scénario d'une croissance moyenne et en supposant que la fréquence des voyages restera à son niveau actuel, les voyages connaîtraient un taux de croissance dégressif jusqu'en 2016, année où ils commenceraient à diminuer. Le tableau IV-1 illustre le lien hypothétique entre la croissance des voyages et la croissance démographique, en supposant le même nombre de voyages par personne de chaque groupe d'âge qu'en 1988. En d'autres termes, ce tableau indique que si d'autres facteurs restent inchangés, l'évolution démographique à elle seule entraînera un ralentissement de la croissance des voyages. Ce tableau tient compte de la restructuration des groupes d'âge et de l'évolution de leurs habitudes de voyage. Il ne s'agit pas d'une projection, mais plutôt d'une observation sur l'impact d'un facteur sur la demande de voyages. Il ne tient pas compte du fait que la demande de voyages à l'avenir, au sein des groupes d'âge, se modifiera probablement par rapport aux tendances actuelles.

Tableau IV-1
CROISSANCE HYPOTHÉTIQUE DU NOMBRE DES VOYAGES SELON UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE MOYENNE

Période	Croissance démographique prévue	Croissance hypothétique du nombre de voyages
1988-2001	14 %	13 %
2001-2016	10 %	7 %
2016-2036	5 %	-1 %

Source : Statistique Canada, *Projections démographiques pour le Canada, les provinces et les territoires, 1989-2011*, catalogue nº 91-520, mars 1990, et calculs du personnel de la Commission

Le ralentissement possible de la croissance des voyages s'explique en partie par l'augmentation de la proportion de personnes âgées dans la population dans la mesure où les personnes âgées de 55 ans et plus, et en particulier celles de 65 ans et plus, voyagent généralement moins que les plus jeunes. La plus forte proportion de personnes âgées entraînerait également une hausse du nombre de voyages qu'elles effectuent. En 1988, le nombre de voyages effectués par les plus de 65 ans représentait six pour cent du total; en 2036, ce pourcentage pourrait passer à 12 pour cent.

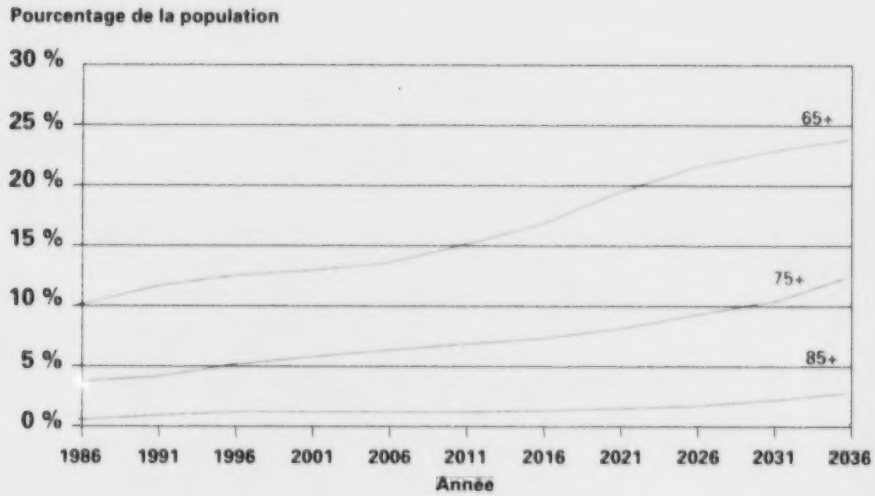
Au début du XX^{e} siècle, on était généralement considéré âgé à 50 ans. Avec les progrès de la médecine et l'évolution du mode de vie, il est rare que l'on se sente vieux avant 70 ans, ce qui donne 20 années supplémentaires de vie active et de bonne santé.

Comme on le constate à la lecture du graphique IV-3, le pourcentage de Canadiens de plus de 65 ans continuera d'augmenter au cours des 30 à 40 prochaines années à mesure que vieillit la génération du «baby boom». Ces personnes âgées devraient voyager plus au Canada et à l'étranger et représenter un nombre plus élevé des conducteurs sur la route. Les personnes âgées de demain devraient avoir un revenu par habitant plus élevé qui se traduirait par une augmentation du nombre de voyages. La voiture particulière est le mode de locomotion préféré de la plupart des personnes âgées. À l'heure actuelle, près de 70 pour cent des Canadiens âgés d'au moins 55 ans possèdent un permis de conduire et sur les 30 pour cent qui ne conduisent pas, la majorité sont des femmes. Ceci résulte du fait que la majorité des gens de plus de 55 ans sont des femmes, qui vivent plus longtemps que les hommes, et au fait qu'historiquement

Le Conseil canadien de la sécurité signale qu'en 1987, une personne âgée sur deux possède un permis de conduire valide. En 1966, cette proportion était de une pour trois.

parlant, une plus faible proportion de femmes que d'hommes ont passé leur permis de conduire au Canada. Cette proportion a évolué et parmi les conducteurs plus jeunes d'aujourd'hui, les femmes sont aussi susceptibles de conduire que les hommes.

Graphique IV-3
LES PERSONNES ÂGÉES, 1986-2036



Sources : 1986 : Statistique Canada, Recensement du Canada de 1986, catalogue nº 93-101, p. 1-1.

1991-2036 : Statistique Canada, *Projections démographiques pour le Canada, les provinces et les territoires 1989-2011*, catalogue nº 91-520, mars 1990.

Le vieillissement de la population suscite des besoins nouveaux que les planificateurs doivent étudier. La planification et le contrôle de la circulation sont souvent conçus en fonction des jeunes adultes. Ce qui rend la conduite plus difficile pour les automobilistes plus âgés, ce sont les panneaux de signalisation difficiles à lire, des indications plus ou moins effacées aux intersections, un mauvais éclairage et la vitesse

élevée de la circulation d'aujourd'hui. En 1989, un sondage[3] réalisé auprès des personnes âgées a montré que les problèmes de mobilité et de transport constituaient des obstacles importants à leur autonomie. Voici quelques exemples de ces difficultés : l'absence générale de moyens de transport répondant à leurs besoins, les problèmes propres aux habitants des campagnes et aux personnes âgées handicapées, les restrictions sur la conduite inhérentes à l'âge, le coût élevé des transports et des services de transport public qui ne sont pas adaptés aux besoins des personnes âgées.

En raison de tendances contradictoires, il est difficile de prévoir la demande en matière de voyages à l'avenir. Entre 1980 et 1988, la demande par Canadien a augmenté et tout indique que cette tendance devrait se poursuivre. En même temps, nous savons que les Canadiens plus âgés voyagent moins que les plus jeunes. Cela étant, à compter de la deuxième décennie du siècle prochain, on pourrait assister à une baisse de la demande de voyages. Mais d'autres facteurs doivent également entrer en ligne de compte. La demande de services de transport augmente avec la hausse du revenu réel. Étant donné que les revenus réels devraient augmenter progressivement à long terme, le nombre de voyages devrait également augmenter plus rapidement que ne pourraient le laisser supposer des facteurs purement démographiques. L'amélioration de l'état de santé des Canadiens plus âgés aura sans doute une profonde influence sur la dynamique des voyages, surtout si les gens âgés restent bien portants et actifs plus longtemps que par le passé. La demande de services de transport chez les personnes âgées dépendra également de l'accessibilité du système de transport aux personnes handicapées.

---

[3] Le Conseil consultatif national sur le troisième âge : *Pour mieux comprendre l'autonomie des aînés, 1er rapport : Les obstacles et les avenues de solutions*, mai 1989.

AU SERVICE DES PERSONNES HANDICAPÉES

Les transports sont essentiels à l'autonomie et à l'égalité des chances pour tous, y compris des personnes handicapées. De nombreuses conditions invalidantes, maladies et blessures temporaires rendent difficile l'utilisation des transports en commun. C'est le cas en particulier des aveugles ou des malvoyants, des sourds ou des malentendants, des personnes qui ont besoin d'appareils mécaniques comme des béquilles, des déambulateurs et des fauteuils roulants, des gens souffrant d'arthrite ou de faiblesse musculaire et ceux qui ont des difficultés respiratoires et cardiaques. Depuis dix ans, les personnes souffrant d'un handicap, physique ou mental, exigent des services de transport mieux adaptés à leurs besoins et plus conformes à leur dignité.

COMBIEN Y A-T-IL DE PERSONNES HANDICAPÉES AU CANADA?

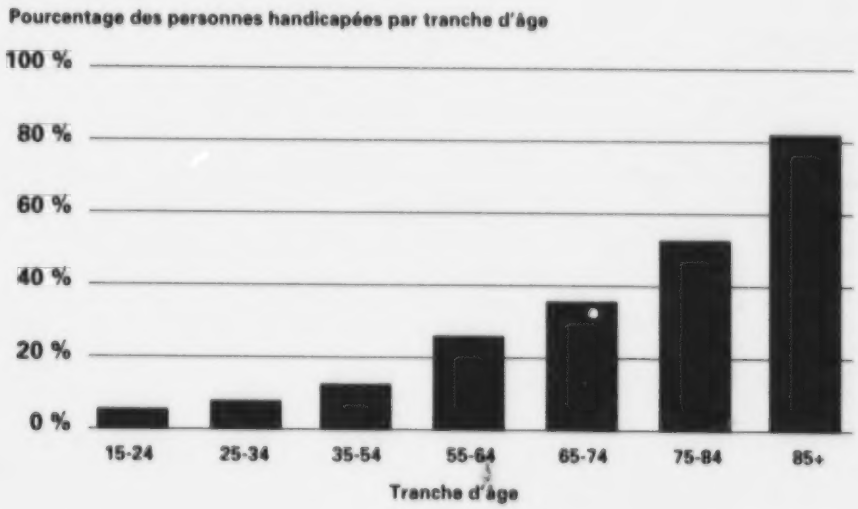
Environ 3,3 millions de Canadiens, soit 13,2 pour cent de la population, souffrent d'un handicap quelconque[4]. Parmi les Canadiens âgés de 15 ans et plus, 15,4 pour cent — environ trois millions de personnes — sont handicapés. De ceux-là, près de 93 pour cent vivent à la maison et sept pour cent ont déjà passé plus de six mois dans des établissements de santé.

Le tableau IV-4 indique, par tranche d'âge, la proportion de personnes atteintes de handicaps qui vivent à la maison. Par exemple, 26,1 pour cent des Canadiens entre 55 et 64 ans ont un handicap quelconque. Comme on peut s'y attendre, l'incidence des handicaps augmente avec l'âge — de 36,7 pour cent pour la tranche des 65 à 74 ans, à 53,6 pour cent pour la tranche des 75 à 84 ans et de 82,1 pour cent pour les personnes âgées de plus de 85 ans.

[4] À moins d'indications contraires, les données qui figurent dans cette section sont tirées d'une enquête de Statistique Canada de 1986 et 1987 et rapportées dans *l'Enquête sur la santé et les limitations d'activités. Faits saillants : personnes ayant une incapacité au Canada*. Statistique Canada, catalogue nº 82-602, mars 1990.

Près de sept pour cent des Canadiens handicapés entre 15 et 64 ans ont dit ne pas pouvoir faire de longs voyages (plus de 80 kilomètres) en raison de l'incompatibilité des services de transport, compte tenu de leur condition. Ils sont neuf pour cent dans ce cas chez les personnes de plus de 65 ans. Onze pour cent des personnes entre 15 et 64 ans et 19 pour cent de celles qui ont plus de 65 ans ont dit avoir besoin d'être accompagnées pour de longs voyages. Environ sept pour cent des personnes appartenant aux deux tranches d'âge ont dit avoir de la difficulté à se déplacer en avion, en train et en autocar.

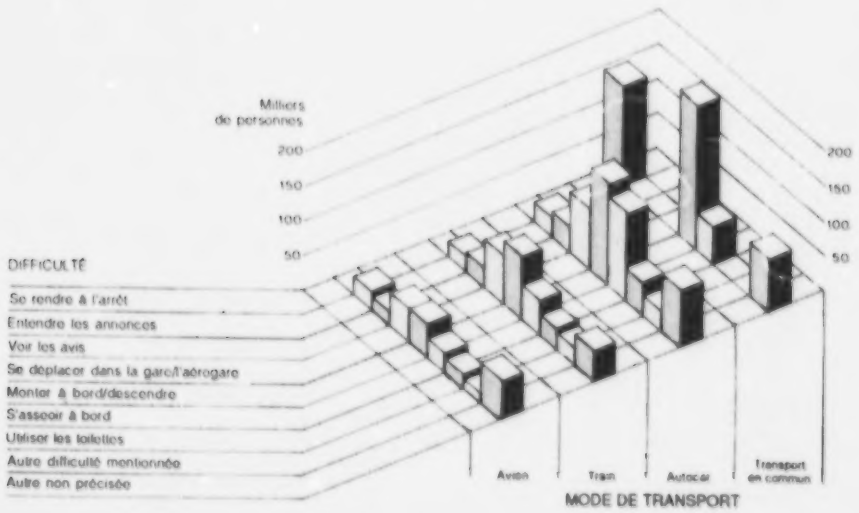
Graphique IV-4
INCIDENCE DES PERSONNES HANDICAPÉES PAR TRANCHE D'ÂGE, 1986-1987



Source : Statistique Canada, *Enquête sur la santé et les limitations d'activités. Faits saillants : personnes ayant une incapacité au Canada*, catalogue nº 82-602, mars 1990, tableau 1.

Comme en témoigne le graphique IV-5, les personnes handicapées utilisant les transports en commun ont de la difficulté à monter et à descendre de l'autocar, de l'avion ou du train, à se déplacer dans les gares et à trouver un siège libre sur lequel ils peuvent s'asseoir à l'aise. Des toilettes inaccessibles, des annonces que ne peuvent entendre les malentendants et des écriteaux illisibles pour les malvoyants présentent également des sources de difficulté.

Graphique IV-5
DIFFICULTES DE TRANSPORT RENCONTREES PAR LES PERSONNES HANDICAPEES



Source : Reproduction tirée de *Le transport et les personnes handicapées : Un profil canadien (Rapport sommaire)*. TransVision Consultants Ltd. pour le Centre de développement des transports, 1988.

Comme il a été dit plus haut, les handicaps augmentent avec l'âge. Bien que 11 pour cent seulement de la population soit aujourd'hui âgée de 65 ans ou plus, plus de 37 pour cent des Canadiens atteints d'un handicap font partie de cette

tranche d'âge. D'ici le début du XXIe siècle, la proportion des plus de 65 ans atteindra 18 pour cent de la population, soit environ six millions de personnes, ce qui s'accompagnera d'une hausse proportionnelle des personnes handicapées.

L'ENVIRONNEMENT : LES TRANSPORTS VERTS

LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Le système de transport du Canada a de profondes incidences sur l'environnement, en particulier le bruit, l'utilisation des terres et diverses formes de pollution atmosphérique.

L'effet de serre : L'atmosphère terrestre contient un certain nombre de gaz appelés «gaz à effet de serre» qui retiennent la chaleur dans l'atmosphère de la terre et contribuent à son réchauffement. Un grand nombre d'activités humaines sont à l'origine des gaz à effet de serre. Leur concentration s'élève de plus en plus et il est à craindre que la température moyenne de la planète augmentera, même si les conséquences précises de la contribution humaine à l'effet de serre restent incertaines.

Le gaz carbonique (CO_2) est vraisemblablement responsable de près de la moitié de la contribution humaine aux gaz à effet de serre qui se dégagent dans l'atmosphère. Le gaz carbonique est produit essentiellement par la combustion des combustibles fossiles (pétrole, gaz, charbon). Au Canada, les transports sont la plus importante source (30 pour cent) d'émanations de gaz carbonique (CO_2), environ 50 pour cent de

Les constructeurs automobiles ont réduit les émanations de gaz carbonique et d'hydrocarbures de 90 pour cent depuis 1964. Toutefois, le nombre de kilomètres-véhicules double tous les 20 ans.

ce volume étant produit par les voitures et les petits camions. Il n'existe aucun moyen économique de supprimer le CO_2 des émanations des véhicules qui consomment des combustibles fossiles. C'est pourquoi les législateurs étudient d'autres mesures comme l'amélioration du rendement énergétique, les carburants de remplacement et la conservation de l'énergie pour limiter les émanations de CO_2.

Smog photochimique : Les problèmes de qualité de l'air, comme le smog, provoquent des problèmes respiratoires et peuvent causer des dommages aux bâtiments, aux récoltes et aux forêts. Ces problèmes sont généralement les plus graves dans les zones urbaines. Le smog est provoqué par le monoxyde de carbone (CO), l'ozone (O_3) à basse altitude et la poussière, la suie et d'autres particules en suspension dans l'air. L'ozone à basse altitude se forme dans le cadre d'une réaction chimique complexe dans l'atmosphère quand les oxydes d'azote (NO_x) et les composés organiques volatiles (COV) se combinent avec la lumière du soleil et la vapeur d'eau. Compte tenu de la complexité du processus et des particules en jeu, les chercheurs ne peuvent quantifier exactement le volume d'ozone à basse altitude produit spécifiquement par les émanations des véhicules automobiles. Les automobiles, les petits camions et les poids lourds produisent environ 36 pour cent des NO_x au Canada et 29 pour cent des COV.

De nombreux contaminants, dont les NO_x et les COV, peuvent être partiellement réduits par des technologies comme les convertisseurs catalytiques montés sur les systèmes d'échappement des automobiles. On peut également réduire ces émanations en changeant de combustible.

Épuisement de la couche d'ozone : L'épuisement de la couche d'ozone dans l'atmosphère supérieure constitue un problème grave pour la planète. La couche d'ozone est

détruite par les chlorofluorocarbures (CFC). Au Canada, environ huit pour cent des CFC sont produits par les climatiseurs des automobiles et des petits camions. Des produits de remplacement, comme les hydrofluorocarbures (HFC), sont actuellement mis au point. Tout en n'étant pas une solution au problème de l'épuisement de la couche d'ozone, leur utilisation permettrait au moins de réduire les polluants qui la détruisent. Mais, tout comme les CFC, les HFC sont des gaz à effet de serre.

LA POLLUTION PAR LE BRUIT ET L'UTILISATION DES TERRES

En plus du problème de la qualité de l'air, la pollution par le bruit et l'utilisation des terres sont également une source de préoccupation. Les principales sources de pollution par le bruit sont les aéroports et les routes dans les centres urbains. Il est possible d'atténuer le bruit des avions — surtout au décollage et à l'atterrissage — par des normes plus rigoureuses et de le rendre plus tolérable en modifiant les heures d'ouverture des pistes pour respecter le repos des gens qui habitent dans leur voisinage. Le bruit des routes peut être atténué par des écrans anti-bruit.

Les transports utilisent les terres de diverses façons : pour les routes, les aéroports et les emprises ferroviaires. Les automobiles laissent également d'importantes «empreintes» en prenant de la place pour stationner. Bureaux et centres commerciaux ont besoin d'espace pour construire des terrains de stationnement ou des garages à plusieurs étages et à la maison chaque automobile doit être stationnée, soit dans un garage, soit devant la maison, soit dans la rue. Le prix demandé pour l'utilisation de ces espaces par les véhicules automobiles n'est pas toujours conforme aux coûts économiques et sociaux correspondants. Même une voiture qui n'émettrait pas de polluants aurait ce type d'impact sur l'environnement.

LES INITIATIVES ENVIRONNEMENTALES

En décembre 1990, le gouvernement canadien a publié *Le Plan vert*, qui fixe les cibles et les échéances précises qui orienteront les initiatives relevant de la juridiction fédérale dans le domaine de l'environnement.

En vertu du *Plan vert*, le gouvernement fédéral s'engage à stabiliser les émanations de gaz carbonique et d'autres gaz à effet de serre aux niveaux de 1990 d'ici l'an 2000. En conséquence, dans le domaine des transports, le gouvernement fédéral prendra les mesures suivantes :

- améliorer le rendement énergétique des transports en fixant de nouvelles cibles de consommation pour les nouveaux véhicules, en élaborant des stratégies de concert avec les provinces et les municipalités afin de réduire le CO_2 et autres émissions provenant des transports et en élaborant des programmes d'éducation pour les gestionnaires et les conducteurs du parc-automobile; et

- accélérer le développement et la pénétration sur le marché de nouveaux combustibles de transport au cours des cinq prochaines années, en augmentant le nombre des véhicules utilisant les carburants de remplacement en favorisant l'éthanol et le méthanol comme combustibles automobiles et comme additifs, ainsi qu'en élargissant des marchés du gaz naturel.

L'intérêt de la communauté internationale pour la qualité de l'air est à l'origine du protocole sur les oxydes d'azote (Protocole des NO_x) signé en 1988. Le Canada participe à l'élaboration d'un accord de même nature sur les émanations de COV. À l'échelle intérieure, le Canada travaille à la préparation d'un plan national de gestion des NO_x/COV en vue de limiter les émanations de ces gaz dans le secteur

des transports ainsi que dans celui des services publics électriques et des industries. Selon *Le Plan vert*, en 1991, le gouvernement fédéral commencera à négocier des ententes avec les provinces sur les cibles d'émission des NO_x et COV. Il fixera des normes d'émission plus strictes pour les véhicules neufs, à compter de 1994.

Des ententes internationales sont en place pour éliminer progressivement la production de CFC, et le Canada a pris des engagements à cet égard, en vertu du *Plan vert*, qui doivent se concrétiser d'ici l'an 1997. On a de bonnes raisons de croire que l'on utilisera prochainement les hydrofluorocarbures (HFC), une alternative aux CFC, au moins dans la réfrigération et le matériel de climatisation.

La consommation d'énergie au Canada

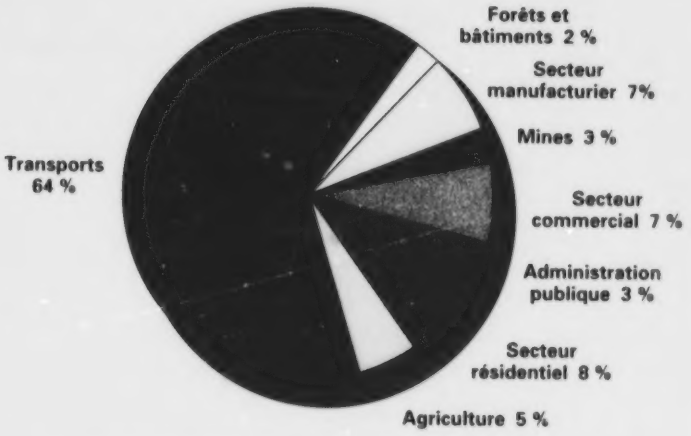
Pour se déplacer, les gens ont besoin d'énergie, qu'il s'agisse d'essence, de carburant aviation, d'électricité ou d'un autre combustible[5]. Les transports représentent environ 29 pour cent de toute l'énergie et 64 pour cent du pétrole consommé au Canada (voir graphique IV-6).

Dans le secteur des transports, 79 pour cent du pétrole est consommé par les voitures, les autocars et les camions. Le reste, soit 21 pour cent, est consommé par les autres modes de transport (voir graphique IV-7). Le transport voyageurs interurbain représente près de 26 pour cent du pétrole consommé par le secteur des transports.

---

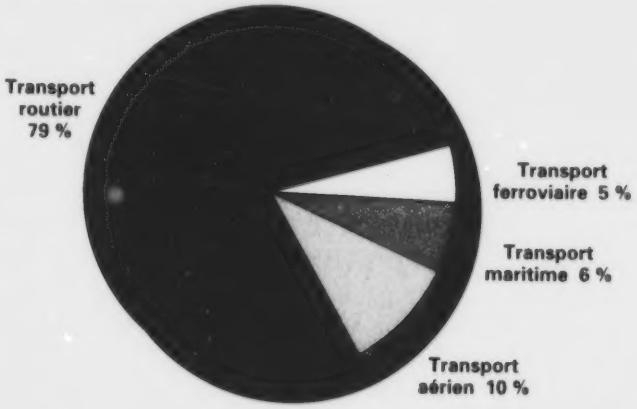
[5] Les projections de cette section s'appuient sur les données fournies par Énergie, Mines et Ressources Canada, à moins d'indication contraire. Les prévisions des prix énergétiques supposent certains paramètres politiques, sociaux et économiques qui peuvent être modifiés par des événements internationaux imprévus. Ces estimations ont été faites avant le début de la crise du Golfe Persique à la fin de 1990.

Graphique IV-6
CONSOMMATION DE PÉTROLE PAR SECTEUR, 1989



Source : Statistique Canada, *Bulletin trimestriel disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, 1989-IV*, catalogue nº 57-003, juillet 1990.

Graphique IV-7
CONSOMMATION DE PÉTROLE PAR LES TRANSPORTS, 1989



Source : Statistique Canada, *Bulletin trimestriel disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, 1989-IV*, catalogue nº 57-003, juillet 1990, et calculs du personnel de la Commission.

Avant la crise du Golfe Persique en août 1990, la plupart des experts prévoyaient que les prix du pétrole demeureraient relativement stables et se situeraient entre 18 $ et 25 $ le baril (en dollars américains constants de 1989) jusqu'à l'an 2000 et au-delà. Ce scénario de faible croissance des prix suppose que l'Organisation des pays exportateurs de pétrole, l'OPEP, fasse preuve de modération dans la fixation des prix et qu'aucun changement d'importance ne se produise dans les politiques publiques sur la consommation des produits pétroliers. Il présuppose également qu'il n'y ait aucune interruption durable dans les approvisionnements ni aucune flambée des prix. La guerre dans le Golfe pourrait annuler les prévisions des prix du pétrole en temps de paix, tout au moins pour les prochaines années. Si les prix du pétrole redeviennent stables et demeurent systématiquement bas, la demande d'énergie devrait augmenter de façon marquée en l'absence de tout changement politique majeur.

LES CARBURANTS DE REMPLACEMENT

Les préoccupations que suscitent la protection de l'environnement et l'épuisement des réserves pétrolières classiques ont incité le secteur des transports à étudier des sources d'énergie de remplacement ou à consommer d'autres combustibles[6]. L'utilisation de ces combustibles n'est pas encore très répandue, essentiellement pour des raisons de coût et de commodité. Les sources d'énergie de remplacement connaîtront probablement une plus grande diffusion au Canada si leurs prix baissent par rapport aux autres combustibles ou si elles sont réglementées pour des raisons écologiques. Le fait qu'elles contribuent à atténuer la pollution atmosphérique et qu'elles constituent une mesure de conservation de l'énergie dépendra de l'usage que l'on en fait. Les combustibles gazeux et les carburants

[6] Source pour les paragraphes sur les carburants de remplacement : *Combustibles futurs des transports*, Énergie, Mines et Ressources Canada, 1986.

à l'alcool permettent de réduire certains polluants atmosphériques, mais ils ne réussissent que modestement à réduire les émissions de gaz carbonique.

Les combustibles gazeux : Le propane est largement utilisé comme carburant à moteur dans de nombreux pays, dont les Pays-Bas, l'Italie et la Belgique. Au Canada, le propane s'est révélé particulièrement pratique pour les parcs de véhicules à forte consommation d'énergie comme les fourgonnettes de livraison, les voitures de police et les taxis — dont les coûts de conversion sont rapidement récupérés, tout comme les coûts d'exploitation sont réduits grâce au grand nombre de kilomètres parcourus.

Le gaz naturel est un carburant de remplacement prometteur au Canada, compte tenu des importantes réserves de gaz du pays. Le gaz naturel est utilisé dans certaines villes par les taxis et les autobus scolaires en particulier. Ces véhicules sont équipés de réservoirs supplémentaires et suivent des itinéraires qui leur permettent de venir faire le plein régulièrement dans leur dépôt. Le gaz naturel n'est pas encore d'usage très répandu en raison de la rareté des équipements et du coût élevé de conversion des véhicules.

Les carburants à l'alcool : L'éthanol et le méthanol peuvent servir d'additifs et de succédanés de l'essence. Le méthanol et l'éthanol ont servi de carburant à moteur en Europe pendant la Première et la Seconde Guerre mondiale. Le méthanol est également couramment utilisé dans les courses automobiles depuis des années. Le gasohol — dix pour cent d'éthanol et 90 pour cent d'essence — est vendu dans certaines régions des États-Unis et peut être utilisé dans n'importe

Le modèle T original de Henry Ford était conçu pour rouler à l'éthanol.

quel véhicule. En 1991, en Californie, un réseau d'environ 30 stations-service commencera à vendre un mélange de 85 pour cent de méthanol et 15 pour cent d'essence. Ce mélange pourra alimenter de nouvelles voitures qui acceptent divers mélanges de méthanol et d'essence. Au Brésil, les automobilistes peuvent acheter de l'éthanol pur ou un mélange de deux parties d'éthanol pour huit parties d'essence.

Si toute l'essence vendue au Canada contenait dix pour cent d'éthanol, il faudrait huit millions de tonnes de grains — près d'un cinquième de la production annuelle du Canada.

Ajoutés à l'essence, les carburants à l'alcool permettent une combustion plus complète, provoquent moins d'émanations de gaz carbonique et d'oxydes azotés que l'essence brûlée seule. Les émanations ont donc une réaction photochimique moindre que les émanations d'essence et réduisent la formation d'ozone à basse altitude.

Le méthanol peut être fabriqué à partir d'un plus grand nombre de sources — bois, charbon, gaz naturel, pratiquement tout combustible — que l'éthanol, que l'on obtient par la fermentation de sucres. Bien que le méthanol soit capable de remplacer une importante partie de l'essence et du gasoil consommés, son succès dépendra largement des prix relatifs de ces combustibles. Actuellement, il faut plus de méthanol que d'essence pour faire parcourir la même distance à un véhicule; cependant, les véhicules au méthanol pourraient être conçus de manière à avoir un meilleur rendement énergétique. L'utilisation de ces carburants dans des climats froids resterait sans doute limité car il est souvent plus difficile de faire démarrer les voitures. D'autre part ces carburants gèlent à des températures plus élevées que l'essence.

Autres carburants de remplacement : L'électricité et l'hydrogène sont d'éventuelles sources d'alimentation des véhicules à moteur et des trains. En général, les trains à l'électricité ont un rendement énergétique plus élevé et un taux d'émissions plus faible que les locomotives diesel. Toutefois, pour les liaisons ferroviaires interurbaines (et les trains de banlieue), les heures de pointe coïncident généralement avec les heures où la consommation d'énergie est la plus forte dans les foyers. L'électrification du réseau ferroviaire risque d'aggraver les problèmes de surcharge des réseaux électriques aux heures de pointe. Dans la majeure partie du Canada, le surplus d'électricité que l'on consomme aux heures de pointe provient de la combustion de charbon, de pétrole ou de gaz naturel qui sont polluants.

Des véhicules routiers électriques sont actuellement en service en Allemagne et aux États-Unis pour les courts déplacements interurbains et sont alimentés par des piles. Ces piles sont encore inefficaces, coûteuses et ont un faible rayon d'action, surtout à faible température. La technologie des piles n'est pas assez avancée pour favoriser une plus grande utilisation des véhicules électriques.

L'hydrogène est un combustible très peu polluant : il n'émet que de la vapeur d'eau en cours de combustion. L'hydrogène, toutefois, doit être produit artificiellement et le processus consomme beaucoup d'énergie. L'utilisation de l'hydrogène comme carburant ne se répandra que si l'on arrive à produire de l'électricité relativement bon marché, par fusion nucléaire par exemple, ou si l'on impose des mesures environnementales très strictes.

LES AUTOMOBILES ET LES MOTEURS DE L'AVENIR

À l'instar des carburants de remplacement, il se peut qu'une nouvelle conception des automobiles et des moteurs augmente le rendement énergétique des voitures et les rendent

plus écologiques. Pour améliorer le rendement énergétique des voitures, il faut commencer par réduire leur poids et leur friction mécanique. Il serait alors possible de réduire leur consommation d'essence et par conséquent les émanations de CO_2.

Poids : De nouveaux matériaux pourraient alléger les véhicules qui consommeront moins de carburant tout en offrant le même niveau de protection à leurs occupants en cas de collision avec des véhicules de même poids. Moyennant l'emploi d'alliages très résistants, d'aluminium, de matériaux synthétiques et composés, les constructeurs s'attendent à réduire le poids des automobiles jusqu'à dix pour cent d'ici l'an 2010.

Moteurs : L'usage de moteurs à arbre à cames en tête, de transmissions automatiques à quatre et cinq vitesses, d'huiles plus lubrifiantes et de moteurs à quatre et cinq soupapes par cylindre sont au nombre des améliorations prévues. D'ici l'an 2010, ces nouvelles technologies et d'autres devraient permettre de réduire de 40 pour cent les pertes par friction et d'améliorer l'efficacité thermique de sept pour cent par rapport aux normes actuelles. Ces gains n'équivaudraient toujours pas au potentiel du moteur diesel qui a un rendement supérieur de 20 à 30 pour cent à celui du moteur à essence.

Conclusion

Dans ce chapitre nous nous sommes intéressés à trois facteurs qui pourraient influencer l'offre et la demande des services de transport des voyageurs : (a) la technologie — quel matériel et logiciels permettront de déplacer les gens; (b) la démographie — qui aura besoin de se déplacer; et (c) les inquiétudes au sujet de la qualité de l'environnement et de l'utilisation des ressources énergétiques.

Les technologies de transport de demain sont en train d'être mises au point aujourd'hui. Les planificateurs du transport et les ingénieurs travaillent activement à créer des systèmes de transport pour l'avenir qui associeront rapidité, efficience, confort, sécurité et sensibilité à l'environnement. Les voitures et les routes intelligentes, les appareils à rotors basculants, les transports supersoniques avancés, la lévitation magnétique, les trains à grande vitesse, le télétravail sont tous d'éventuelles technologies qui pourraient être aussi courantes dans 40 ans que les feux de circulation et les avions à réaction d'aujourd'hui.

De nombreux facteurs influenceront la demande et par conséquent les besoins en ce qui concerne ces nouveaux services à l'avenir. Il s'agit notamment de l'évolution démographique, en particulier le vieillissement de la population, les inquiétudes croissantes de la population au sujet de l'environnement et la consommation d'énergie.

Les planificateurs doivent tenir compte des priorités et des inquiétudes des Canadiens qui utiliseront les modes de transport. Ceux-ci sont nombreux à exprimer leurs convictions profondes au sujet des transports publics et ils nous les ont fait connaître au moyen de leurs soumissions et autres présentations. Dans le prochain chapitre, nous laissons la parole à ceux et à celles qui sont venus aux audiences publiques, nous ont appelé, nous ont envoyé des mémoires et nous ont fait savoir ce qu'ils pensaient.

CHAPITRE V

LA PAROLE AUX CANADIENS

Le réseau national de transport est comme un squelette sur lequel doit venir se greffer un corps politique. Sans organes, il n'y a pas de vie et l'organisme ne peut prospérer si on laisse mourir de faim les appendices.

S. Felsberg, vice-présidente, région centrale
The combined Councils of Labrador, Goose Bay
Audience de Goose Bay[1]

Pour savoir ce que les Canadiens pensent du système de transport des voyageurs d'aujourd'hui et ce qu'ils proposent pour l'avenir, nous avons tenu des audiences à travers tout le pays, invité les gens à nous faire part de leurs observations par écrit ou au moyen d'un programme Télémémoire[2] et avons commandé un sondage au groupe Angus Reid pour déterminer dans quelle mesure les voyages et les transports font partie intégrante de la vie des Canadiens.

Nous avons constaté que les transports sont un sujet qui suscite un grand intérêt et qui donne lieu à des débats enrichissants. Notre pays jouit d'une grande diversité dans sa géographie, ses modes de vie, ses champs d'intérêt et ses besoins. Il s'ensuit que même si les Canadiens partagent de nombreuses attentes sur ce que devrait être leur système de transport, ils ont également des idées bien

[1] La Commission a tenu des audiences publiques dans 30 localités du Canada, d'août à décembre 1990.

[2] Le Télémémoire est une ligne sans frais que tous les Canadiens peuvent utiliser jusqu'au 31 décembre 1991 pour faire part de leurs observations. Le numéro : 1-800-465-4321.

arrêtées et fort différentes sur la façon dont on peut répondre à ces attentes : de qui devrait-il relever, de quelles façons faudrait-il le gérer et qui devrait en assumer les coûts?

Au cours de ce débat public, de nombreux particuliers et groupes nous ont parlé des besoins propres à leur localité ou à leurs champs d'intérêt en matière de transport. Bien que dans ce chapitre nous ne discutions pas de certaines propositions, nous avons inclus à l'annexe V-1 une liste de quelques-unes des nombreuses demandes que nous avons entendues formuler durant ces audiences. Le présent chapitre s'articule autour de problèmes d'ordre général : ceux qui ont un caractère national, c'est-à-dire qui sont soulevés par des Canadiens des quatre coins du pays, et ceux qui touchent les principales régions géographiques.

Dans la première section de ce chapitre, nous résumons les différents objectifs comme l'équité, l'efficience, l'unification du pays et le développement régional que, de l'avis des Canadiens, un système national de transport des voyageurs doit contribuer à réaliser. Nous analyserons ensuite les commentaires des Canadiens sur certaines questions clés qui pourraient déterminer comment fonctionne le système de transport :

- les secteurs public et privé : quels devraient être leurs rôles?
- le partage des compétences : à quel palier gouvernemental la prise de décisions incombe-t-elle?
- la répartition des coûts : tarifs, péages et taxes — d'où devrait venir l'argent?
- l'obligation des responsables de rendre compte : comment renseigner le public?

OBJECTIFS : CE QUE LES CANADIENS ATTENDENT DU SYSTÈME

ÉQUITÉ

La majorité des Canadiens estiment que chacun doit avoir un accès raisonnable au système de transport des voyageurs, disposer notamment de moyens de transport abordables, de normes adéquates — surtout pour les personnes handicapées — et de services dans les régions éloignées.

Les politiques de transport qui favorisent l'automobile et l'avion au détriment du train et de l'autocar sont jugées discriminatoires à l'égard des Canadiens à faible revenu, des personnes âgées, des personnes handicapées et des gens qui vivent dans les régions éloignées. Les réductions des services ferroviaires en particulier ont touché les Canadiens dans toutes les régions. Certains Canadiens ont affirmé que ces réductions supprimaient leur seul moyen de transport public à un prix abordable. Ceux qui ne conduisent pas se sentent coupés de leurs amis et de leurs parents et n'ont plus aussi facilement accès aux établissements de santé.

Nous sommes des gens du troisième âge . . . Nous sommes complètement isolés ici sans train, sans autocar et nous ne savons pas conduire. Nous en sommes à supplier.

Anonyme
Télémémoire

De nombreux Canadiens handicapés aspirent à l'autonomie. Mais pour être autonomes, ils ont besoin des services de transport qui leur permettent d'aller faire leurs études, de travailler, et de se rendre dans des établissements culturels et commerciaux dans leur localité et ailleurs, étant donné

qu'il est rare qu'ils puissent se payer des moyens de transport adaptés ou un billet d'avion. C'est pourquoi les personnes handicapées doivent pouvoir compter sur l'autocar ou le train pour leurs déplacements interurbains. Or, elles jugent que leurs choix ne cessent de se rétrécir. Les personnes handicapées ne veulent pas seulement l'accessibilité, elles désirent le même niveau de confort et la même dignité que les personnes bien portantes.

> ***Pour les personnes handicapées, l'insuffisance des transports n'est pas seulement une question d'ordre pratique comme pour vous et moi ou tout autre Canadien. Cela peut simplement vouloir dire qu'elles sont incapables de travailler ou de profiter des programmes de formation qui leur permettraient de travailler. Ces personnes continueront d'être coupées du système économique.***
>
> **M. F. Yalden, président**
> **Commission canadienne des droits de la personne, Ottawa**
> **Audience d'Ottawa**

> ***Pour monter à bord d'un avion lorsque vous êtes en fauteuil roulant, on peut vous monter en chariot élévateur, ce qui est très dégradant, très humiliant et ne devrait pas être permis.***
>
> **S. Salamon**
> **Thunder Bay**
> **Télémémoire**

Les problèmes d'accès et de prix des transports semblent plus évidents pour les personnes qui vivent dans les régions éloignées que pour celles qui habitent dans les zones urbaines. Par exemple, beaucoup de localités du Grand Nord ne sont pas

> ***. . . l'avion est à la fois notre taxi, notre ambulance et notre corbillard.***
>
> **M. Vaydick, président**
> **Keewatin Regional Health Board et directeur régional, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, Rankin Inlet**
> **Audience de Rankin Inlet**

desservies par le train, et leurs routes, quand elles en ont, ne sont praticables que durant certaines périodes de l'année, et ces localités ne sont desservies par les services maritimes que durant les mois d'été lorsque la glace a disparu. En conséquence, de nombreux habitants du Grand Nord sont principalement tributaires de l'avion pour s'approvisionner, pour se rendre aux établissements de santé et d'enseignement, pour leurs loisirs et leurs voyages d'affaires. Le faible volume de voyageurs, les immenses distances à parcourir et la rigueur du climat contribuent à rendre tout voyage en avion vers le Nord, en provenance du Nord ou à l'intérieur même de la région, plus cher qu'ailleurs dans le pays.

. . . plus vous montez vers le Nord, plus les avions sont petits et plus les billets sont chers.

R. Corbett, directrice générale Northern Ontario Native Tourism Association, Thunder Bay
Audience de Thunder Bay

Si l'on vivait dans le Sud, on aurait le choix entre un autocar ou un train ou on pourrait se rendre jusqu'à l'autoroute et faire du pouce. Aucune de ces options n'existe ici et j'estime que pour le développement du Nord et pour l'existence des gens qui y vivent, ce type de restriction est un handicap particulièrement grave.

C. Hill
Ministère de l'éducation, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, Inuvik
Audience d'Inuvik

. . . Lorsque quelqu'un est malade, lorsqu'une femme est sur le point d'accoucher ou qu'il y a un incendie, pas question d'aller ailleurs. On est coincé là. Les chances de survie ne sont guère différentes de celles d'il y a cent ou deux cents ans.

P. Rogerson, directrice adjointe
N'Swakamok Native Friendship Centre, Sudbury
Audience de Sudbury

EFFICIENCE

Pour bien des Canadiens, l'efficience du système de transport des voyageurs est l'élément fondamental sur lequel reposent tous les autres objectifs. Les personnes qui ont pris la parole lors des audiences débordaient de suggestions sur la façon d'atteindre l'efficience. Certains ont dit qu'un trop grand nombre de paliers de gouvernement participent à l'élaboration des politiques et au choix des options sur le transport. Ils ont conseillé de supprimer plusieurs niveaux de gouvernement et de rationaliser le processus de prise de décisions. D'autres estimaient que le système de transport devrait être considéré dans son ensemble plutôt que par mode afin d'inciter les usagers, les pouvoirs publics et le secteur privé à faire un meilleur usage des réseaux et des installations existants.

Le transport des voyageurs est assuré par une combinaison de technologies concurrentes et coopérantes à travers une vaste étendue géographique. Le système de transport des voyageurs n'offrira des services raisonnables au moindre coût que si les différents éléments du système sont capables de coordonner leurs activités et de se concurrencer.

Centre de recherche sur les transports
Université de Colombie-Britannique, Vancouver
Mémoire

Il faut amalgamer les divers moyens de transport pour en maximiser l'efficacité, l'efficience et la compétitivité. Au Canada, la notion de transport revêt différentes significations pour différentes régions.

W. Hogan, député de l'Assemblée législative (district de Placentia)
Audience de St. John's

De nombreuses personnes estiment qu'avec moins de double emploi et de gaspillage et avec des investissements produisant de meilleurs résultats, on arriverait à plus d'efficience. Elles n'étaient pas toutes d'accord sur les résultats visés. Certaines prétendent que les dépenses engagées ne doivent pas être perçues comme des coûts mais comme des investissements pour l'avenir. D'autres prétendent que l'efficience ne devrait pas se mesurer uniquement en avantages et en coûts, mais que les avantages et les coûts doivent intégrer des impondérables comme l'accessibilité et la fiabilité de même que d'autres coûts comme la pollution et la consommation de l'énergie.

Effectivement, si le transport en commun c'est le transport des personnes — et je dis en particulier le transport en commun — est perçu comme une dépense par les pouvoirs publics, nous n'aurons jamais suffisamment d'argent à y consacrer.

Si par ailleurs, c'est perçu par les décideurs publics comme un investissement à long terme, et même à très long terme, ce que seuls les gouvernements peuvent se permettre, plus on mettra d'argent aux bons endroits, plus le rendement sera élevé.

J.-P. L'Allier, maire de la ville de Québec
Audience de Québec

UNIFICATION DU PAYS

De nombreux Canadiens jugent que les transports jouent un rôle crucial pour l'unification du pays. La possibilité pour les gens de se rendre d'une région du pays à l'autre est particulièrement importante pour l'unité nationale. Au cours des audiences, de nombreuses personnes ont fait valoir l'importance que revêtent les transports pour relier les différentes régions du Canada, atténuer le sentiment d'isolement et favoriser l'entente entre les régions.

Le transport des voyageurs c'est le cordon ombilical qui nous relie au coeur du pays.

R. Roy, Conseil régional de concertation et de développement de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, Gaspé
Audience de Rimouski

Si on doit encore fonctionner comme un pays, on doit avoir la chance de se visiter.

M. Beemans, vice-présidente
Transport 2000 Québec, Montréal
Audience de Montréal

De par son immensité, le Canada se doit de posséder un réseau national de transport des voyageurs. Les coups récemment portés à l'unité nationale font ressortir le besoin de comprendre les sentiments et les besoins des habitants de toutes les régions . . . L'accessibilité aux gens de toutes les régions du pays est un impératif fondamental d'unité nationale.

Roman Catholic Agriculture Coordinating Committee, Régina
Mémoire

La plupart des Canadiens conviennent que la qualité de notre système de transport a une incidence sur notre compétitivité et sur notre image internationale de nation dynamique et prospère. Ils ne s'entendent pas toujours sur la façon d'atteindre une position concurrentielle, surtout face aux États-Unis. Certains craignent que les relations nord-sud qui se renforcent entre le Canada et les États-Unis nuisent aux relations est-ouest qui contribuent à l'unification du pays. D'autres sont convaincus que les relations nord-sud sont indispensables si l'on veut améliorer l'économie et relever le niveau de compétitivité du Canada sur la scène internationale.

Le XXIe siècle obligera notre pays à employer toutes les installations et tous les services de transport — des voies de chemin de fer aux lignes aériennes internationales — afin de pouvoir concurrencer avantageusement les autres pays.

L'honorable A. Adair, ministre des Transports et services publics, Gouvernement de l'Alberta
Audience d'Edmonton

Cette différence d'opinions porte sur les questions connexes du concept de ciels ouverts, de l'ouverture du marché frontalier, du cabotage, et des ententes internationales qui autorisent les transporteurs aériens étrangers à pénétrer sur le marché canadien et qui donnent le droit aux transporteurs aériens du Canada de transporter des voyageurs entre plusieurs villes étrangères. Cinquante-cinq pour cent des personnes interrogées sont favorables au concept de ciels ouverts si cela signifie une baisse des tarifs aériens, alors que 40 pour cent sont contre. Les tenants de ce concept estiment qu'une concurrence plus vive améliorera sensiblement la position du Canada sur le marché mondial. Ceux qui s'y opposent craignent pour la vulnérabilité des deux principales compagnies aériennes canadiennes, qui font partie des ligues mineures si on les compare aux plus grandes compagnies dans un secteur mondial éminemment concurrentiel.

Nous nous rendons compte que le Labrador est entré tardivement dans le XX^e siècle. Il faudra déployer des efforts considérables pour que les habitants du Labrador puisse aborder le XXI^e siècle au même titre que les autres Canadiens pour qui un système de transport adéquat est un droit et non un privilège.

P. Lough, coordinatrice
Labrador Communities Futures Committee, Wabush
Audience de Goose Bay

DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Les intervenants de tout le Canada estiment que des investissements dans les infrastructures de transport, l'expansion des services aériens et ferroviaires et l'amélioration du réseau routier et des services de traversier stimuleront le développement économique de leur région. Beaucoup ont dit qu'il est indispensable d'avoir un système de transport des voyageurs rapide et efficient si l'on veut attirer des entreprises, créer des emplois et développer le tourisme.

. . . Si quelqu'un se plaint du bruit (à l'aéroport de Dorval), nous répondons «non, non, il s'agit de musique économique» . . .

P. Yeomans, maire de Dorval
Audience de Montréal

Pour développer le milieu des affaires à l'échelon provincial, nous devons offrir des services de transport qui nous relient au reste du pays et du monde, si nécessaire, en un temps record.

V. Kononoff, vice-présidente
Saskatchewan Association of Rural Municipalities, Regina
Audience de Régina

Les Canadiens sont nombreux, surtout dans les régions éloignées manquant d'activités industrielles solides, à percevoir le tourisme comme un moyen de faire prospérer leurs localités. Pour certains, l'amélioration des services ferroviaires est essentielle au développement de cette industrie. Ils pensent que les vacanciers qui veulent voyager par le train se rendent plus volontiers aux États-Unis et en Europe où les trains sont plus fréquents, plus fiables et plus confortables. Pour d'autres, surtout venant de régions principalement desservies par l'avion, pour attirer les touristes, il est essentiel d'abaisser le prix des billets d'avion, de moderniser les aéroports et les pistes d'atterrissage, d'avoir des services d'avions à réaction et d'augmenter la fréquence des vols.

Si l'on veut que les petites localités rurales se développent et demeurent un élément vital de notre société, nous devons veiller à fortifier nos infrastructures rurales.

R. Laporte, député de Moose Jaw-Lake Centre
Mémoire

. . . nos traversiers nous tiennent plus à coeur qu'aucun tronçon de la route Transcanadienne dans votre province. Nos traversiers sont notre voie d'accès au Canada.

M. McLean, président-directeur général Northumberland Ferries Limited, Charlottetown
Audience de Charlottetown

Certains estiment que le développement régional et le tourisme dépendent de la modernisation du réseau routier et du réseau de traversiers. Pour les Canadiens de la région de l'Atlantique, la vétusté des navires et la rigueur de nos hivers ne contribuent guère à la fiabilité continue de nos traversiers pour ceux qui utilisent ces services. Certains Canadiens estiment que leur localité est mal

desservie par le réseau de traversiers ou le réseau routier. D'autres s'inquiètent de l'état de leurs routes et du tronçon de la route Transcanadienne qui traverse leur province. Ils se plaignent entre autres du mauvais revêtement des routes, des conditions de conduite dangereuses et des routes à deux voies là où quatre sont jugées nécessaires. Les représentants de nombreuses régions craignent que leur économie provinciale ne puisse absorber le coût élevé des réparations et de l'entretien des routes et des traversiers.

Il nous faut reconnaître que l'automobile domine en importance comme choix de mode de transport, et cette réalité nécessite un réseau routier adéquat et de qualité.

C. Pinault, directeur général adjoint aux Communications
Association canadienne des automobilistes (Québec)
Audience de Québec

Nous ne recherchons pas de solution miracle, mais nous affirmons que si nous ne recherchons pas de solutions, nous allons finir par avoir des ghettos dans l'Arctique . . .

J. Todd, secrétaire
Chambre de commerce de Keewatin, Rankin Inlet
Audience de Rankin Inlet

Si le gouvernement fédéral donne suite à son plan de supprimer la liaison ferroviaire entre Sydney et Halifax, il contribuera à créer un «rideau économique» qui occasionnera d'incalculables souffrances physiques et mentales, à l'est de la Nouvelle-Écosse, aussi sûrement et cyniquement que l'aurait fait un rideau de fer et de pierre.

M. Mathieson, présidente
Association canadienne pour l'intégration communautaire, division de Sydney
Audience de Sydney

SÉCURITÉ

Les Canadiens sont partagés sur la question de la sécurité du système de transport des voyageurs. Soixante pour cent des personnes interrogées estiment que les compagnies aériennes du Canada sont très sûres alors que 30 pour cent conviennent que les routes le sont. Beaucoup (60 pour cent) estiment que les routes sont bien balisées.

De nombreux Canadiens déplorent la congestion de la circulation aérienne aux principales plaques tournantes, notamment à l'aéroport international Pearson de Toronto, ce qui d'après eux rend les déplacements en avion dangereux. Certains ont dit qu'il faut moderniser et, si nécessaire, agrandir les aéroports pour maintenir les normes de sécurité. Les habitants des localités éloignées, qui sont essentiellement tributaires de l'avion, s'inquiètent particulièrement de la désuétude de leurs aérogares, des pistes qui ont besoin de nouveau revêtement ou qui sont trop courtes pour certains avions et de l'insuffisance des services météorologiques et des aides à la navigation. Les habitants du Grand Nord aimeraient que les agents de bord parlent couramment les langues autochtones afin de donner des renseignements sur la sécurité et l'aide en cas d'urgence.

Les Canadiens ont manifesté leur inquiétude au sujet de l'état du réseau routier qui rend dangereuse la conduite automobile. Ils prétendent que le nombre et la taille des camions de même que l'état de délabrement des routes provoqué par l'augmentation

Les problèmes de capacité routière, le piètre aménagement des bas-côtés et d'autres lacunes suscitent de sérieuses craintes en matière de sécurité. Les statistiques récentes révèlent que le Nouveau-Brunswick est la province qui a le plus haut taux de morts sur la route pour 10 000 véhicules immatriculés. Et c'est vraiment là le coeur du problème.

L'honorable F. McKenna
Premier ministre du Nouveau-Brunswick
Audience de Frédéricton

de la circulation des poids lourds constituent un véritable danger pour les automobilistes. Trente-six pour cent des personnes interrogées estiment que le nombre de poids lourds sur les routes constitue une menace pour la sécurité.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

De nombreux intervenants ont donné la qualité de l'environnement comme objectif premier du système de transport. Les résultats de notre sondage indiquent que l'environnement est l'un des principaux problèmes dont les pouvoirs publics doivent se préoccuper lorsqu'ils élaborent leur politique des transports. Soixante-dix-neuf pour cent des personnes interrogées estiment que l'environnement doit se classer en tête de liste des préoccupations gouvernementales. Les intervenants qui ont pris la parole aux audiences dans tout le pays ont parlé des risques que l'automobile et les camions font courir à l'environnement et ont fait valoir le besoin d'inciter les gens à laisser leur automobile à la maison au profit des transports en commun.

> ***Un système de transport des voyageurs sans danger pour l'environnement n'est plus une option pour le Canada, c'est un impératif.***
>
> **Pollution Probe Foundation, Toronto**
> **Mémoire**

> ***. . . Ceux d'entre nous qui menons cette lutte depuis dix ans n'étions pas les romantiques que l'on voulait bien nous faire croire . . . mais plutôt ceux qui en fin de compte seront les réalistes . . . car l'opinion vraiment irréaliste, à mon avis, est celle qui veut que nous puissions continuer de la même façon à accroître notre dépendance à l'égard de la voiture . . .***
>
> **B. Blaikie, député de Winnipeg-Transcona**
> **Audience de Winnipeg**

. . . J'engage vivement la Commission à condamner sans équivoque toute proposition qui favoriserait un recours accru à l'automobile. Toute autre position est indéfendable face aux preuves écrasantes des dommages provoqués par le niveau actuel de consommation de combustibles fossiles au Canada et dans la communauté internationale.

D. Rutherford
Toronto
Télémémoire

Si on force sur le transport en commun aussi, c'est parce qu'on voit qu'il va falloir, à un moment ou l'autre, faire un choix, la liberté individuelle aujourd'hui au détriment de l'environnement. C'est une question qu'il va falloir se poser à un moment ou l'autre parce que . . . à un moment donné le ciel va nous tomber sur la tête tellement il va être pesant de polluants.

P. Allaire
Les Ami-e-s de la Terre de Québec
Audience de Québec

L'avion étant perçu comme un moyen de transport onéreux et l'autocar comme ayant moins d'attrait, de nombreux Canadiens sont d'avis que les trains pourraient et devraient devenir le mode de transport public privilégié. Cette opinion est renforcée par la perception de 47 pour cent des personnes interrogées pour qui les trains sont respectueux de l'environnement. Seulement 12 pour cent des personnes interrogées pensent, d'autre part, que cela vaut également pour l'autocar. Soulignant qu'un mode de transport doit être jugé en fonction de sa valeur pour la société et non pas seulement en fonction des profits et des pertes qu'il enregistre, les défenseurs du rail soutiennent que le gouvernement fédéral doit revenir sur sa décision de réduire les services ferroviaires et au contraire, rétablir certains services et donner de l'expansion à tout le réseau ferroviaire des voyageurs.

Il importe de ne réduire, sous aucun prétexte, le niveau déjà minimal des services de transport ferroviaire des voyageurs. Si c'était le cas, le Canada aurait le douteux honneur d'être le premier et le seul pays au monde à renoncer volontairement au transport ferroviaire des voyageurs, alors que tous les autres y voient le mode de transport de l'avenir . . .

J. Doré, maire de Montréal
Mémoire

Les adeptes du train reconnaissent que le niveau des services ferroviaires voyageurs, notamment en ce qui a trait au confort, à la fiabilité et aux horaires, doit être sensiblement amélioré pour que les Canadiens délaissent la voiture et la route. Certains estiment que l'amélioration des chemins de fer traditionnels, aussi bien les liaisons transcontinentales que les dessertes locales, pourrait être un excellent moyen de remplacer l'automobile. D'autres estiment que les chemins de fer traditionnels, notamment les liaisons transcontinentales, ne constituent pas une solution au problème. En revanche, ils songent à un train à grande vitesse, surtout dans des régions comme les couloirs Windsor-Québec et Edmonton-Calgary. Ils imaginent un système, comme le TGV français ou le «bullet train» japonais, qui relierait les grandes villes et les grands aéroports entre eux, serait relié au réseau de transport en commun des villes et assurerait le transport rapide et efficient des voyageurs, à prix raisonnable et sans nuire à l'environnement.

Sans train, il n'y aurait pas de Canada, à mon avis . . . Mais d'un point de vue économique, je suis le premier à comprendre que la situation est difficile. Cela coûte cher. Il est presque impossible sans subventions d'exploiter un système de ce genre. C'est la vie.

P. Camu, conseiller principal
Lavalin Inc., Montréal
Audience de Montréal

UN SYSTÈME INTÉGRÉ

Pour certains Canadiens, l'idéal serait un système qui intègre les différents modes de transport. Ce système intégré permettrait de relier les différents modes de transport ensemble soit par un seul système de réservation, soit par l'usage d'installations communes pour le train, l'avion, l'autocar. Ceci faciliterait grandement les déplacements interurbains et les rendrait beaucoup plus commodes. De nombreux Canadiens aimeraient pouvoir choisir entre plusieurs modes de transport au cours d'un voyage et passer de l'un à l'autre facilement.

> ***. . . Il est grand temps que nous arrêtions de penser en termes d'industrie aérienne, d'industrie ferroviaire ou d'industrie de l'autocar et que nous pensions plus en termes d'industrie des transports.***
>
> **T. Guilbault, conseiller municipal,**
> **Ville de Red Deer**
> **Audience d'Edmonton**

> ***. . . toute l'industrie des transports doit reconnaître que la destination finale d'un voyageur n'est pas une gare ni un aéroport. Par définition, les transports intermodaux sont tenus d'acheminer le voyageur de son point d'origine jusqu'à sa destination finale.***
>
> **J. A. Munro, vice-président principal,**
> **Greyhound Lines of Canada Ltd., Calgary**
> **Audience de Calgary**

Le système opérera le mariage entre les technologies des transports et des communications d'une manière qui répondra aux besoins des voyageurs d'affaires. Ce système sera conçu avec des aménagements qui répondront aux besoins des familles, des touristes et des personnes âgées aussi bien que des personnes handicapées. Les systèmes accessoires seront conçus pour relier les localités d'une même région entre elles ainsi qu'avec les grandes plaques tournantes des transports.

C.M. McIntosh, président
Quetico Centre, Atikokan
Audience de Thunder Bay

De nombreux Canadiens estiment qu'un système intégré efficace de transport voyageurs interurbains doit être coordonné avec les modes de transport locaux, y inclus les taxis et les systèmes de transport urbains.

Vous arrivez à Régina par avion. Il n'y a pas de train. L'autocar est à un mille et demi. Il est au centre-ville. Il n'y a probablement pas de taxis à l'aéroport pour vous y conduire et il n'y a pas de navette entre l'aéroport et la ville . . . Quelle que soit la personne qui prend les décisions, il faut qu'elle dise : "Écoutez, nous avons vraiment besoin d'un centre de transport."

B. MacPherson, président
The Prairie Flying Service, Régina
Audience de Régina

LES SECTEURS PUBLIC ET PRIVÉ : QUELS DEVRAIENT ÊTRE LEURS RÔLES?

UNE POLITIQUE NATIONALE

Un certain nombre de Canadiens pensent que pour parvenir à un système intégré de transport des voyageurs à l'échelle nationale, le pays doit se doter d'une politique nationale des transports. Ils croient que cette politique doit

avoir pour objectif de résoudre les problèmes créés par des stratégies antérieures qui abordaient le secteur du transport de manière progressive et mode par mode.

Fondamentalement, ce que nous avons au Canada, ce sont des services, des aérogares, des correspondances, une coordination, des règlements, un financement, une philosophie des transports et des compétences, tous aléatoires.

J. Bakker, président
Transport 2000 Alberta, Edmonton
Audience d'Edmonton

Le fait est que nous nous sommes tous laissés guider par des priorités à court terme dans un esprit de clocher... J'oserais dire que . . . les Canadiens n'ont pas souvent adopté une vision à long terme du secteur des transports, voyageurs ou marchandises, depuis le début du présent siècle.

A. Eggleton, maire de Toronto
Audience de Toronto

Des Canadiens estiment que le gouvernement fédéral devrait jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration d'une telle politique nationale des transports, en particulier : la coordination des modes de transport ainsi que la promotion de la concurrence entre les différents modes et l'établissement de normes uniformes en matière de qualité, de services, d'accessibilité, de sécurité et de protection de l'environnement, et l'encouragement de la recherche sur les questions de transport.

L'histoire des transports au Canada a toujours été dominée par les pouvoirs publics. Cette domination s'est déplacée des voies navigables et des chemins de fer vers les routes et les voies aériennes.

R.H. Tivy
Surrey
Mémoire

Chaque mode de transport aujourd'hui ne transporte pas seulement des gens . . . mais également des marchandises. Si vous regardez les installations à travers le pays, juste à côté de l'aérogare, vous trouvez généralement une gare de fret...il est donc impossible de faire la distinction entre le transport des gens et le transport des marchandises. . .

J. Comuzzi, député de Thunder Bay-Nipigon
Audience de Thunder Bay

On nous a affirmé qu'une politique nationale des transports ne pouvait être appliquée sans consulter les localités, les villes et les régions. Des intervenants ont fait valoir qu'une politique unique ne pouvait pas toujours s'appliquer à un pays aussi divers que le Canada. Ce qui peut être bénéfique ou nécessaire pour une région à forte densité de population n'est pas forcément avantageux pour une région éloignée et rurale où la population est disséminée et où les distances entre les différents centres sont considérables. Les règles et les règlements doivent être souples pour répondre aux besoins locaux.

Un système national des transports ne mérite pas l'appellation de «national» si tous les Canadiens n'en bénéficient pas.

A. Robertson, directeur général
Trumpeter Regional Initiative Project,
Grande Prairie
Audience de Grande Prairie

Une planification intégrée et à long terme qui crée l'équilibre entre les priorités nationales et régionales devrait être la pierre angulaire d'une politique fédérale intégrée du transport voyageurs interurbain.

L'honorable S. Petersen, ministre des Transports
Gouvernement de la Saskatchewan
Audience de Régina

DIRECTION ET PROPRIÉTÉ

Les Canadiens sont divisés sur la question de savoir qui du secteur public ou du secteur privé devrait posséder et gérer les diverses parties constituantes du système de transport. Beaucoup estiment que les pouvoirs publics devraient fournir les infrastructures, ce qui peut comprendre un système de réservation national et des gares intermodales à l'appui d'un système national intégré de même que la construction et l'entretien des routes, des ponts, des aéroports, des voies de chemin de fer et des ports. Les adeptes d'une plus forte participation des pouvoirs publics craignent que les entreprises privées, qui doivent faire un profit, n'aient pas toujours la motivation voulue pour assurer la réalisation des objectifs fixés en matière de besoins sociaux, de sécurité et de protection de l'environnement. D'autres aimeraient également que les pouvoirs publics soient propriétaires des transporteurs. Ils croient que cela garantirait l'accessibilité et des prix abordables à toutes les régions du pays.

Il y aurait bien des raisons de croire que l'adoption globale du principe de compétitivité n'est pas justifiée dans le secteur du transport des voyageurs et que la réglementation économique et la propriété publique ont leur rôle à jouer. En fait, on pourrait même avancer que les avantages découlant de la compétition ne sont possibles que dans un environnement réglementé.

Congrès du travail du Canada, Ottawa
Mémoire

Pour les régionaux que nous sommes, il ne fait aucun doute que le transfert de cette responsabilité [pour développer et entretenir le service ferroviaire] au secteur privé ou, si on veut, aux lois du marché, contribuera d'une manière certaine à marginaliser (isoler) davantage notre région, voire même à freiner son essor économique.

U. Blackburn, maire de Chicoutimi
Audience de Chicoutimi

D'autres Canadiens favorisent le transfert de certaines responsabilités au secteur privé. Ils estiment que si le secteur privé est gestionnaire et propriétaire de transporteurs et d'infrastructures comme les aéroports, le milieu deviendra plus compétitif, ce qui se traduira par une baisse des prix et offrira aux voyageurs un éventail d'options plus étendu.

[pour ce qui est du train à grande vitesse] . . . la solution devrait associer étroitement le secteur public et le secteur privé en donnant au secteur public la responsabilité qui lui revient au niveau des infrastructures de base, et associer le privé à l'exploitation du système.

R. Morency, président du comité des transports
Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain
Audience de Québec

CONCURRENCE : RÉGLEMENTATION ET DÉRÉGLEMENTATION

La réforme de la réglementation est un sujet controversé pour bon nombre de Canadiens. Les tenants de la déréglementation estiment que la réglementation du secteur des transports par les pouvoirs publics doit se limiter aux questions de sécurité et d'environnement et qu'il faudrait laisser les lois du marché faire le reste.

La concurrence intermodale aussi bien qu'intramodale devrait devenir l'élément moteur de l'industrie des transports. Dans le cas de secteurs modaux comme le rail et l'autocar, cela va exiger une plus grande déréglementation de l'industrie. Le secteur du transport aérien, qui est déjà en grande partie déréglementé, devrait continuer sur sa lancée et créer éventuellement de nouvelles forces de concurrence en permettant aux transporteurs étrangers d'offrir certains services plus concurrentiels au Canada. Un marché intérieur efficient et compétitif doit constituer l'objectif final de toute déréglementation du transport aérien.

H.I. Wetston, directeur des Enquêtes et recherches,
Bureau de la politique de concurrence, Consommateurs et Sociétés Canada
Audience d'Ottawa

Les opposants craignent que la déréglementation ne soit préjudiciable aux habitants des régions éloignées où certains itinéraires peuvent ne pas être rentables et où les transporteurs ne se précipitent pas pour offrir leurs services. La sécurité, pour certains, est également compromise par la déréglementation.

Un système national de transport des voyageurs offrant aux Canadiens de toutes les régions du pays des services sûrs, fiables et abordables ne peut être bâti que par l'entremise des pouvoirs publics. Le développement régional, l'unification du pays et le traitement équitable de tous les Canadiens sont des objectifs impossibles à atteindre dans un marché non réglementé.

T. Boyle, agent de communications
Saskatchewan Federation of Labour, Régina
Audience de Régina

De nombreux Canadiens, surtout ceux qui habitent le Grand Nord, sont critiques à l'égard de la réforme de la réglementation du transport aérien. Au lieu de profiter du meilleur service et de la diminution des prix que devrait permettre la concurrence, les habitants du Grand Nord estiment que leurs options de transport, déjà limitées, diminuent encore. Ils nous ont dit que les prix ne cessent d'augmenter et les horaires deviennent irréguliers à mesure que certains transporteurs se voient obligés de plier bagage. Parmi les intervenants, nombreux étaient ceux qui voulaient que les compagnies aériennes qui font affaire dans le Nord soient à nouveau réglementées pour garantir des profits raisonnables aux transporteurs et assurer la continuité des services vers les localités isolées.

Je puis vous affirmer qu'à ma connaissance il n'y a pas une compagnie aérienne dans le Nord, pas une compagnie régulière, qui fasse des profits, en fait, l'industrie du transport aérien est dans un état extrêmement précaire à cause de la déréglementation.

L'honorable G. Wray, ministre des Transports,
Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest
Audience de Yellowknife

Certains intervenants ont recommandé de laisser agir les lois du marché et la déréglementation, sauf dans les cas où les transporteurs ont besoin d'être protégés de la concurrence internationale. D'autres se sont montrés pessimistes quant à la capacité du gouvernement canadien de mettre en oeuvre, sans intervention massive des pouvoirs publics, un système national intégré de transport.

> ***Je pense que nous avons un très bon système au Canada où les grands transporteurs internationaux assurent les vols intérieurs longs courriers mais nous avons également un réseau régional très développé . . . Je pense qu'en ce qui concerne la réglementation et la déréglementation, un retour à une réglementation vigoureuse mettrait fin à toute croissance.***
>
> **R.W. McCabe, conseiller juridique**
> **Air Atlantic Ltd., St. John's**
> **Audience de St. John's**

LE PARTAGE DES COMPÉTENCES : À QUEL PALIER GOUVERNEMENTAL LA PRISE DE DÉCISIONS INCOMBE-T-ELLE?

> ***. . . c'est bien beau d'entendre tous ces gens exprimer leur opinion, mais il faut que quelqu'un soit clairement désigné pour prendre les décisions.***
>
> **P.S. Janson, président-directeur général**
> **Asea Brown Boveri Inc., Saint-Laurent**
> **Audience de Toronto**

Bien des Canadiens sont mécontents du rôle décisionnel que jouent les divers paliers de gouvernement. Les intervenants critiquent la mauvaise coordination qui existe entre ces paliers et entre les organismes faisant partie d'une même instance. Ils estiment que les trois paliers de gouvernement,

le fédéral, le provincial et le municipal, n'ont pas réussi à former le partenariat dont nous avons besoin pour planifier un développement intégré des transports.

Il est indispensable de démêler la myriade des responsabilités. . . entre les trois paliers de gouvernement.

M. Bradley, maire de Sarnia
Audience de Windsor

La célèbre route internationale de l'Alaska est prise en otage pendant que le gouvernement fédéral continue ses coupures budgétaires au réseau routier et que le gouvernement provincial ne veut pas prendre la relève.

F. Parker, maire de Fort Nelson
Audience de Grande Prairie

Les avis divergent quant au palier de gouvernement qui doit être responsable. Certains estiment que le gouvernement fédéral doit avoir un rôle plus grand en matière de politique dans le secteur des transports. Ils proposent la création de différents types d'organismes ou d'organes fédéraux, notamment une super commission chargée de coordonner et d'intégrer les modes de transport et toutes les initiatives gouvernementales; une société des chemins de fer canadiens qui

---

Nous sommes d'avis que la formulation et la gestion d'une politique des transports ne peuvent être fragmentées entre les divers paliers de gouvernement. L'intégration minutieuse des politiques est indispensable à l'évolution de systèmes de transport efficaces.

Association canadienne du transport urbain, Toronto
Mémoire

---

exploiterait le réseau ferroviaire national comme un service public; et un office canadien des gares qui exploiterait des gares intermodales pour l'autocar, le train, les transports urbains et les avions. Un certain nombre d'intervenants ont insisté sur la nécessité de donner au fédéral une compétence accrue sur le réseau routier pour assurer un plus grand respect des normes et de bonnes liaisons routières.

Nous pensons que s'il y avait une politique nationale sur les routes et une spécification nationale sur les routes dans tout le pays, elles serviraient à relier le pays d'un océan à l'autre au lieu que chaque province ait ses propres normes et spécifications pour leurs propres types de routes.

R. Perry, secrétaire-gérant
The Prince Edward Island Road Builders Association, Charlottetown
Audience de Charlottetown

Si je ne m'abuse, le réseau routier interétatique américain relève du gouvernement fédéral . . . d'un point de vue pratique, cela signifie un réseau routier de qualité uniforme à travers tout le pays. Nous sommes loin de cela au Canada et le meilleur moyen de s'en rendre compte est de prendre la route de Montréal à Halifax.

T. Nisbett, directeur, élaboration des politiques
Bureau de commerce de Halifax
Audience de Halifax

D'autres Canadiens s'opposent à l'augmentation des pouvoirs décisionnels du gouvernement fédéral. Pour eux, les gouvernements régionaux et locaux doivent participer davantage aux prises de décisions qui affectent leur région. Même si beaucoup comprennent le besoin d'une direction nationale au niveau des politiques, ils sont convaincus que

les gouvernements locaux comprennent mieux leurs propres problèmes et sont les mieux placés pour y apporter des solutions. Les habitants du Grand Nord soutiennent que les règlements fédéraux conçus pour les habitants du Sud ne tiennent pas compte des vrais besoins des gens du Nord. Ils aimeraient se voir confier la responsabilité de la mise en oeuvre de ces règlements afin de trouver «des solutions nordiques aux problèmes nordiques».

> ***. . . Je pense que le principe auquel nous faisons appel est celui qui veut que les gens qui savent le mieux ce dont ils ont besoin sont ceux qui ont besoin du service.***
>
> **M. Hollinshead, président**
> **Facing the Future Inc., Edmonton**
> **Audience d'Edmonton**

LA RÉPARTITION DES COÛTS : TARIFS, PÉAGES ET TAXES — D'OÙ DEVRAIT VENIR L'ARGENT?

> ***Certains peuvent dire «ceci est fédéral et cela est provincial». À ceux-là, je réponds: «l'argent vient de ma poche, que ce soit fédéral ou provincial, et de votre poche aussi — de sorte qu'en fin de compte, il n'y a guère de différence».***
>
> **G. Gingras**
> **Charlottetown**
> **Audience de Charlottetown**

Les Canadiens admettent qu'un système national intégré de transport des voyageurs risque de coûter cher. Ils savent également que l'escalade des coûts et les déficits gouvernementaux ont abouti à des politiques de recouvrement des coûts qui encourage les installations et les opérations appartenant aux pouvoirs publics à être aussi autosuffisantes que

possible. Nombreux sont ceux qui croient que les transports ne sont pas seulement une question de pertes et de profits. Ils font valoir que les infrastructures nécessaires à l'appui de l'activité économique ne parviendront sans doute jamais à l'autosuffisance financière ou mettront des années à devenir rentables. Ils soutiennent que la réalisation des objectifs sociaux, régionaux, environnementaux et de sécurité, exigent des investissements et des installations de transport qu'on ne pourrait jamais justifier sur un bilan.

> ***. . . les infrastructures de transport doivent être perçues comme un investissement de nature à générer des profits à long terme.***
>
> **B. Kennedy, maire suppléante Thunder Bay**
> **Audience de Thunder Bay**

> ***. . . notre situation dans le Nord est exceptionnelle, car nous sommes à la périphérie des services que l'on juge tout naturel dans le sud du pays et il est évident qu'il faut faire des concessions.***
>
> **L'honorable M. Byblow, ministre des Communautés et des Services de transport**
> **Gouvernement du Yukon**
> **Audience de Whitehorse**

De nombreux intervenants ont dit que les gouvernements devraient continuer de financer les infrastructures (seuls ou en partenariat avec l'industrie privée) et de subventionner les modes de transport qui ont besoin d'un soutien. Cinquante-six pour cent des Canadiens interrogés appuient fortement et 26 pour cent appuient en partie l'idée que les subventions fédérales devraient servir à la construction et à l'entretien des routes, même si les routes sont une responsabilité provinciale. Soixante-quatre pour cent sont en faveur de subventions fédérales pour le service ferroviaire voyageurs

national, 61 pour cent sont en faveur de subventions pour les trains voyageurs dans les régions peu peuplées et 53 pour cent sont en faveur de subventions fédérales pour les trains voyageurs entre les principaux centres. Quarante-quatre pour cent des habitants du Nord sont fortement en faveur de subventions fédérales pour le transport aérien et 26 pour cent modérément en faveur; 48 pour cent des habitants du Nord interrogés sont fortement en faveur de subventions fédérales pour la construction et l'entretien des routes.

Il est intéressant de noter que 34 pour cent des Canadiens interrogés pensent que c'est le transport aérien qui reçoit la plus grosse part de l'aide fédérale. Vingt-trois pour cent pensent que ce sont les routes et 25 pour cent, le train. Interrogés sur l'affectation souhaitable des subventions fédérales, voici ce qu'ils répondent : réseau routier, 40 pour cent; réseau ferroviaire, 32 pour cent; et transport aérien, 12 pour cent. À la question de savoir ce que subventionnent les gouvernements provinciaux et ce qu'ils devraient subventionner, les réponses sont beaucoup moins disparates : dix pour cent ont répondu que le transport aérien était subventionné et cinq pour cent qu'il devrait l'être; 54 pour cent ont dit que le réseau routier était subventionné et 57 pour cent qu'il devrait l'être; sept pour cent pensaient que le réseau ferroviaire était subventionné et 16 pour cent qu'il devrait l'être.

> ***Nous raclons des fonds de tiroir et essayons de trouver le moindre sou que nous pouvons pour investir dans notre réseau routier. . . mais nous ne pouvons nous permettre de construire une autoroute flambant neuve qui traverserait le Nouveau-Brunswick et qu'emprunteraient les automobilistes de toutes les autres provinces. Cela nous conduirait tout droit à la faillite.***
>
> **L'honorable F. McKenna**
> **Premier ministre du Nouveau-Brunswick**
> **Audience de Fredericton**

Comment les pouvoirs publics peuvent-ils recueillir suffisamment d'argent pour financer les infrastructures et ces subventions et atteindre les objectifs fixés en matière de transport? Des Canadiens proposent que les taxes perçues dans le secteur des transports ne viennent pas s'ajouter aux recettes générales comme c'est actuellement le cas, mais servent exclusivement au financement du système de transport. Ils constatent que les taxes que le gouvernement fédéral perçoit sur les combustibles sont sensiblement plus élevées que les dépenses fédérales engagées pour le réseau routier. Étant donné que l'entretien des routes relève des provinces, ces Canadiens recommandent que le gouvernement fédéral partage avec les provinces les coûts de l'amélioration du système routier national.

Il faut établir des dispositions de financement dans le cadre d'une Politique nationale sur le réseau routier qui reconnaissent l'importance économique pour le pays tout entier d'un réseau routier efficient, et qui tiennent compte du besoin d'alléger le fardeau fiscal imposé présentement aux usagers de la route et d'éviter les péages qui provoquent des embouteillages, des retards et qui ont un effet négatif sur le tourisme et les transports.

Association canadienne des automobilistes (Saskatchewan), Régina Mémoire

---

De nombreux Canadiens ne sont pas persuadés que les pouvoirs publics doivent financer autant d'aspects du système de transport. Certains conviennent que le Grand Nord et les régions éloignées ont sans doute besoin de subventions spéciales en raison de leur situation géographique exceptionnelle, mais avancent que dans d'autres régions, les subventions sont superflues. Les tenants de cette théorie soutiennent que des subventions peuvent créer des règles du jeu

inéquitables entre les différents modes de transport en favorisant un par rapport à un autre et en limitant alors la veritable concurrence entre tous. Les intervenants qui appuient le service des trains de voyageurs, par exemple, font observer que les règles du jeu sont inéquitables car les compagnies de chemin de fer doivent assurer elles-mêmes l'entretien de leurs infrastructures et payer des impôts fonciers alors que d'autres transporteurs comme les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes utilisent des infrastructures au moins partiellement financées par les contribuables qui ne sont pas nécessairement des usagers de ces transporteurs.

Nous conseillons vivement à la Commission royale d'ouvrir immédiatement une enquête sur le niveau des subventions pour garantir l'équité, ou des règles du jeu équitables, entre tous les moyens de transport.

Chambre de commerce de Winnipeg
Mémoire

Les compagnies de chemin de fer se plaignent d'être désavantagées notamment au plan des impôts, ce qui les empêche de pouvoir rivaliser avec les entreprises de camionnage et l'industrie du chemin de fer des États-Unis. Les règles du jeu entre les modes de transport et les pays sont-elles inéquitables? Si elles le sont, comment faut-il les modifier au profit des transporteurs et des usagers?

Western Transportation Advisory Council (WESTAC), Vancouver
Mémoire

. . . si vous vous basez sur le niveau des subventions pour prendre une décision politique [coupures dans les services ferroviaires] qui risque d'avoir un effet sur la composition du pays et sur la façon dont il fonctionne, vous devez aussi prendre en considération les subventions que vous versez également aux transports routiers et aux transports aériens . . . il est clair en effet que le transport aérien ne restitue pas au Trésor public les coûts inhérents à son fonctionnement.

C. Lorenc, conseiller municipal
Ville de Winnipeg
Audience de Winnipeg

Au cours des audiences, les intervenants ont proposé un certain nombre d'autres options de financement : une taxe spéciale sur les poids lourds pour payer les dégâts occasionnés aux routes; une taxe environnementale sur l'essence pour financer les recherches sur des voitures à meilleur rendement énergétique, une formule de financement par les entreprises ou certains groupes qui bénéficient du système de transport; et un système de paiement par l'usager en vertu duquel les usagers paient les services de transport qu'ils utilisent. Ces frais pourraient comprendre les péages routiers, les taxes sur les billets d'avion, le renouvellement des permis de conduire et les plaques d'immatriculation. Certains estiment que cette formule serait une méthode équitable de recueillir des fonds pour financer l'infrastructure, l'entretien et l'exploitation.

. . . il y a un péage sur la route de Coquihalla et je n'ai entendu que du bien de ce système. Si cela peut suffire à raccourcir la route et à permettre de construire cette partie de l'infrastructure, nous serons heureux de payer.

D. Logan, maire de Grande Prairie
Audience de Grande Prairie

L'OBLIGATION DES RESPONSABLES DE RENDRE COMPTE : COMMENT RENSEIGNER LE PUBLIC?

> ***La première chose à faire est de reconnaître qu'un trop grand nombre de coûts critiques importants sont cachés dans la comptabilité du système de transport et qu'il est impossible de conclure ou de planifier quoi que ce soit de valable ou de durable à moins de répondre à ces questions par des faits ou par ce qui s'en rapproche le plus.***
>
> **J. McCullum, président**
> **Transport 2000 Ontario, Toronto**
> **Mémoire**

Les Canadiens ne sont pas convaincus qu'on leur dit tout sur la façon dont on dépense leur argent. Ils aimeraient avoir un rapport comptable détaillé des subventions versées aux différents modes de transport. Ils jugent qu'il est difficile de comparer équitablement les coûts car les subventions et les coûts sont cachés à l'intérieur du système. Ces subventions et coûts cachés se rapportent aux investissements dans les infrastructures aériennes et routières qui figurent comme dépenses annuelles dans les états financiers et qui sont amalgamés aux dépenses d'exploitation annuelles. D'autres subventions et coûts cachés se rattachent à la surveillance policière des routes, à l'assistance médicale fournie aux victimes d'accidents de la route et à la réparation des dommages causés à l'environnement par le système de transport.

> ***J'espère que la Commission essaiera de clarifier la façon dont les coûts et les subventions sont calculés car jusqu'à présent, tout cela est très confus.***
>
> **J. Olsen**
> **Kingston**
> **Télémémoire**

Les Canadiens sont sensibles à la difficulté de déterminer les dépenses réelles des gouvernements pour chaque mode. Ils comprennent que les niveaux partagés de compétences, les subventions directes et indirectes et la difficulté de mesurer les coûts sociaux et environnementaux sont des facteurs qui contribuent tous à la difficulté d'instituer un système comptable global.

Pourtant, les Canadiens estiment toujours qu'une comptabilité plus globale des coûts permettrait d'établir une base plus précise à partir de laquelle tous les modes pourraient être comparés, surtout dans les cas où on envisage d'importantes dépenses d'infrastructure. Ils croient également avoir le droit de savoir quels sont ces coûts et, plus particulièrement, comment les divers paliers de gouvernement dépensent leurs recettes fiscales pour chaque mode. Pour beaucoup, un tel système de comptabilité est une condition préalable à toute tentative d'évaluer les politiques en matière de transport des voyageurs.

Conclusion

Une série assez dense d'audiences publiques, organisées dans 30 localités, nous a donné une meilleure compréhension de l'importance intrinsèque des transports et leur profond enracinement dans la vie des Canadiens. L'avion, le train, l'autocar, l'automobile et le traversier sont, dans notre quotidien, des moyens de communications qui rapprochent les localités, les filles de leur mère et les amis. L'avion s'avère vital pour les collectivités du Grand Nord et est un lien entre le Canada et le monde.

Le transport des voyageurs est essentiel à la vie de la majorité des Canadiens. Dans les communautés touchées par la réduction des services de transport publics et l'escalade des coûts, les gens se sentent dépossédés des symboles

de leur canadianisme. Ils ont le sentiment que quelque chose de notre pays est en voie d'érosion — un ingrédient essentiel qui nous a permis de façonner nos propres cultures et communautés dans la partie nordique du continent américain.

Les Canadiens ont fait état de leurs besoins et de leurs désirs en ce qui concerne un système national de transport des voyageurs. Dans l'annexe V-2 de ce chapitre, nous avons résumé ce que nous avons entendu à chacune des audiences publiques. Lorsque les Canadiens songent à l'avenir, ils espèrent voyager plus — 45 pour cent des personnes interrogées prévoient que leurs voyages d'agrément augmenteront au cours des cinq prochaines années alors que 43 pour cent prévoient qu'ils resteront stables. Ils estiment également qu'ils se serviront plus de leur voiture (49 pour cent) et qu'ils prendront l'avion plus souvent (47 pour cent). Seulement 20 pour cent d'entre eux prévoient emprunter l'autocar plus souvent, et 21 pour cent le train. Quels genres de pressions toutes ces attentes feront-elles peser sur l'actuel système de transport des voyageurs et sur la façon dont les pouvoirs publics et le secteur privé exploiteront les réseaux de transport? Quelle influence cela aura-t-il sur les responsables?

Dans le chapitre qui suit, nous parlons de certaines des choses que nous avons entendues, y compris quelques-unes qui nous dérangent et qui nous inquiètent. Nous proposons aussi une méthode pour aborder le reste de notre travail.

ANNEXE V-1

PROPOSITIONS DES CANADIENS POUR AMÉLIORER LES TRANSPORTS

Loin d'être exhaustive, la liste qui suit traduit certains des nombreux projets qu'ont proposés les Canadiens durant les audiences afin d'améliorer le système des transports actuel. Tous revêtent une importance primordiale aux yeux des personnes, des communautés et des groupes qui les ont proposés. Manifestement, la demande pour l'amélioration des transports est élevée et il faudra faire des choix.

- Prolonger la route reliant Thompson à Churchill (Manitoba)
- Abolir la taxe d'accise sur l'essence dans le Nord.
- Construire une ligne de train à grande vitesse entre Calgary et Edmonton.
- Améliorer la conception des routes, la signalisation et les équipements pour aider les automobilistes plus âgés à conduire de façon plus sûre.
- Construire une ligne à grande vitesse entre Montréal et l'aéroport de Mirabel.
- Remettre un billet aller-retour de VIA Rail à tous les diplômés du secondaire pour un voyage au Canada.
- Imposer aux camions des frais compensatoires pour les dommages causés aux routes.
- Construire une route pour motoneiges au Labrador.

- Établir des normes de mobilité pour que les appareils comme les fauteuils roulants puissent être utilisés pour les voyages interurbains.

- Entreprendre immédiatement le projet de troisième piste à l'aéroport international de Vancouver.

- Développer un réseau de transport aérien sur l'Île de Vancouver reliant Victoria, Nanaimo, Comox-Courtney, Campbell River et Port Hardy afin de promouvoir le commerce, le tourisme et l'économie locale.

- Acheter des voitures à deux étages pour VIA Rail.

- Mettre les emprises abandonnées dans une banque de terrains pour les affecter éventuellement à un service de transport et les utiliser comme pistes récréatives en attendant.

- Rétablir les services ferroviaires voyageurs quotidiens sur la route transcontinentale, surtout entre Winnipeg et Vancouver.

- Améliorer la route de l'Alaska.

- Mettre en service des trains rapides de voyageurs dans le triangle des Prairies (Winnipeg-Saskatoon-Edmonton-Calgary-Regina-Winnipeg).

- Mettre fin à la privatisation des aéroports avec promesse de débloquer les ressources nécessaires à leur exploitation sûre.

- Améliorer la route Transcanadienne à Régina.
- Faire payer les nouvelles installations aéroportuaires par les usagers.
- Rétablir le service sur l'itinéraire original du «Canadien».
- Abolir la taxe sur les transports aériens dans le Nord.
- Construire une nouvelle aérogare à St. John's (Terre-Neuve).
- Construire un pont jusqu'à Cumberland House (Saskatchewan).
- Construire une nouvelle route à quatre voies pour relever le niveau de sécurité dans le parc des Laurentides.
- Fournir un billet d'avion gratuit pour les accompagnateurs de voyageurs handicapés.
- Instituer un programme routier pour le Nouveau-Brunswick en vue d'améliorer la route Transcanadienne.
- Mettre en service un train à grande vitesse dans le couloir Québec-Windsor.
- Mettre en oeuvre une politique des transports axée sur l'efficacité énergétique et l'environnement.
- Construire une nouvelle route à péage qui traverserait le centre de l'Ontario.
- Élargir la route 75 au Manitoba.

- Réaménager au profit des personnes handicapées tous les équipements et installations achetés avec des crédits fédéraux et fournir des gares et du matériel roulant accessibles.

- Bloquer la fermeture de toute autre ligne ferroviaire.

- Rétablir immédiatement le service ferroviaire du Nord de l'Ontario.

- Construire une route à quatre voies vers Thunder Bay dans les deux sens.

- Donner la priorité aux trains de voyageurs de VIA Rail sur les trains de marchandises lorsqu'ils partagent les mêmes voies ferrées.

- Électrifier les voies de chemin de fer et remettre en service les voies secondaires.

- Confier un rôle au gouvernement fédéral en ce qui concerne les trains de banlieue et fournir les fonds et le leadership nécessaires.

- Achever la route Trans-Labrador.

- Nationaliser les voies de chemins de fer (CN et CP) en créant une société d'État distincte qui posséderait et exploiterait les voies ferrées.

- Construire un boulevard extérieur périphérique autour de St. John's (Terre-Neuve) pour réduire les embouteillages.

- Imposer une «taxe verte» sur l'essence.

- Construire un raccordement fixe, sous forme de pont ou de tunnel entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick.

- Intégrer les gares d'autocars et les gares ferroviaires.

- Améliorer le réseau routier des deux côtés du détroit de Northumberland pour faire face à l'augmentation du trafic.

- Construire une piste plus longue et mieux aménagée à l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine.

- Construire une route du Nord du Manitoba à Repulse Bay en passant par Rankin Inlet dans les Territoires du Nord-Ouest.

- Instaurer une «carte de voyage des jeunes» (15 à 25 ans) qui profiteraient d'escomptes additionnels spéciaux pour voyager.

- Rétablir le service ferroviaire des voyageurs entre Sydney et Truro (Nouvelle-Écosse).

ANNEXE V-2

THÈMES ET POINTS SAILLANTS

La Commission a tenu des audiences publiques dans 30 localités canadiennes pendant plus de onze semaines. Chaque jour, le personnel préparait un bref résumé des principales questions soulevées ce jour-là. Ces résumés, appelés Thèmes et points saillants, sont devenus le journal de notre entreprise. Nous nous sommes rendus compte que nous regardions souvent ces notes pour nous rappeler de ce que nous avions entendu.

Dans les pages qui suivent, nous reproduisons ces notes, telles quelles ont été écrites.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Yellowknife, Territoires du Nord-Ouest
Le lundi 27 août 1990

- Étant donné les vastes distances, le climat, l'isolement et la population clairsemée, il existe des difficultés de transport qui sont particulières au Nord. Le transport touche tous les aspects de la vie dans le Nord.

- Le Nord est la zone la plus dépendante du transport, et pourtant c'est celle dont l'infrastructure de transport est la plus réduite.

- À Yellowknife, presque chaque intervenant a critiqué la déréglementation du transport aérien. La plupart des intervenants ont aussi mentionné la nécessité d'améliorer les routes et d'asphalter les chemins de terre.

- Les problèmes propres au Nord nécessitent des solutions propres à cette région. Par exemple, les règlements fédéraux sur la circulation aérienne, qui sont établis dans le sud du pays, ne s'appliquent pas à la réalité du transport aérien dans le Nord, comme par exemple les règlements sur le transport mixte et sur le transport maritime.

- Les intervenants se sont inquiétés de la sécurité routière dans le Nord, en particulier les routes de terre et le taux d'accidents élevé. Ils ont également parlé de la sécurité du transport aérien et du transport par traversier.

- Il faudrait instaurer un programme fédéral-territorial de transport avec des objectifs à long terme. Les intervenants sont revenus souvent sur le fait que le transport unifie le Canada dans le Sud et que des liaisons nord-sud sont nécessaires.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Iqaluit, Territoires du Nord-Ouest
Le lundi 27 août 1990

- Le voyage par avion est bien trop onéreux dans le Nord pour les gens ordinaires. Nombreux sont les voyageurs qui reçoivent des subventions (par exemple : déplacements pour le gouvernement, grandes sociétés privées).

- On ne peut pas faire de distinction entre le transport des voyageurs et le transport du fret dans le Nord. Il s'agit d'une symbiose. Les vols mixtes combinant voyageurs et fret sont sûrs. Il n'est guère nécessaire d'introduire de nouveaux règlements. Les règlements établis pour le Sud ne peuvent pas s'appliquer dans le Nord exactement de la même façon.

- La TPS sur le transport est très punitive dans le Nord. Qui plus est, il s'agit d'une taxe sur une taxe.

- L'accroissement des services aériens en inuktituk est d'une suprême importance pour les Inuit. Pour des raisons de sécurité, il est impératif que les agents de bord et les préposés aux installations terrestres puissent s'exprimer en inuktituk.

- Le tourisme est le principal sinon l'unique secteur de croissance pour l'avenir. Des ressources douanières aux aéroports permettraient à la communauté de tirer des avantages économiques des escales de ravitaillement en carburant.

- Les principales recommandations de la Commission royale doivent inclure le financement de l'infrastructure des aéroports et des installations d'accostage, la délégation de responsabilités au gouvernement territorial et une meilleure consultation des collectivités de la région.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Inuvik, Territoires du Nord-Ouest
Le mardi 28 août 1990

- Le Nord dépend du transport aérien et routier. De nombreuses collectivités dépendent totalement du transport aérien et même dans certains cas, le service n'est offert que pendant certaines périodes de l'année. Le coût élevé de la vie et des affaires dans le Nord a été une autre question clé. Il existe un lien direct entre les coûts de transport et le coût élevé de la vie dans le Nord.

- Le transport touche chaque aspect de la vie dans le Nord et constitue un élément clé de la qualité de la vie. Le transport est la clé de l'autosuffisance et de la réduction du sentiment d'isolement prévalant dans le Nord. Les résidents des petites collectivités sont «pris au piège» à cause du coût des déplacements et de l'absence d'autres moyens de transport.

- Les règlements fédéraux sur la circulation aérienne établis dans le Sud ne s'appliquent pas à la réalité du transport dans le Nord. Les règlements sur les vols mixtes et les heures d'exploitation en sont des exemples. Certains intervenants se sont plaints de la déréglementation du transport aérien, en particulier en ce qui concerne les permis d'exploitation des avions.

- Les intervenants se sont inquiétés de la sécurité aérienne dans le Nord à cause de la situation actuelle du transport aérien et des services de renseignements sur la navigation et la météorologie. La pleine mise en oeuvre de la Politique fédérale de 1974 sur le transport aérien dans le Nord s'impose.

- L'infrastructure et les services de transport que l'on tient pour acquis dans le Sud n'existent toujours pas dans le Nord. Les habitants du Nord «rêvent» de chemins de gravier pour relier les collectivités.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Rankin Inlet, Territoires du Nord-Ouest
Le mardi 28 août 1990

- Dans l'Arctique, le transport voyageurs et le transport marchandises sont deux parties essentielles du service de transport (avion mixte). Il est impossible de discuter de l'un sans considérer l'autre. On prend des risques en essayant d'appliquer les normes du Sud aux besoins du Nord.

- Le coût du transport voyageurs et du transport marchandises est très élevé. Par exemple, il en coûte moins cher aux Canadiens de voler jusqu'à Bangkok que de se rendre à Rankin Inlet. Selon les habitants du Nord, le coût du transport des marchandises s'élève à 8 300 $ par an pour chaque homme, chaque femme et chaque enfant des régions de Keewatin et de Baffin.

- Les habitants du Nord paient une prime pour le transport : les coûts, qui sont liés à la distance, sont taxés au même taux que dans le sud du Canada où il y a des solutions de transport plus économiques et où les distances sont en général plus courtes. La TPS aura de plus fortes répercussions dans l'Arctique.

- Il faut que les gouvernements cessent de «jeter de l'argent» pour résoudre les problèmes de l'Arctique. Ils devraient plutôt investir dans des projets qui favorisent la croissance d'une société du Nord plus productive.

- La prolongation de l'autoroute entre Thompson et Churchill réduirait grandement les frais de transport et favoriserait la croissance économique tout en donnant de l'espoir aux jeunes pour l'avenir.

- Le transport aérien offre aux habitants du Nord un accès essentiel aux soins de santé et aux services d'éducation offerts dans le Sud seulement (Churchill et Winnipeg).

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Whitehorse, Territoire du Yukon
Le mercredi 29 août 1990

- Le Nord a une population clairsemée sur de vastes distances, ce qui augmente la difficulté du transport des marchandises et des personnes.

- Les résidents ont le sentiment que les coûts de transport aérien sont trop élevés lorsqu'on les compare aux tarifs en vigueur pour des distances analogues dans le Sud.

- Le Nord dépend beaucoup du transport alors qu'il dispose de l'infrastructure de transport la moins développée.

- En de nombreux endroits, il faut améliorer et entretenir plusieurs tronçons de la route de l'Alaska mais, compte tenu des conditions climatiques, cela coûtera cher par rapport au coût de réfection d'une autoroute dans le Sud.

- Plusieurs intervenants ont dit que le transport dans le Nord devrait être subventionné et réglementé, mais qu'il fallait également créer des conditions propices à la concurrence.

- Nombreux sont les habitants du Nord qui ont l'impression que le gouvernement fédéral n'est pas à l'écoute de leurs préoccupations. Cette crainte ne fait qu'augmenter leur sentiment d'isolement. De nombreux intervenants ont estimé que le gouvernement fédéral devrait investir des fonds et des ressources pour aménager l'infrastructure

de transport dans le Nord comme cela a été fait, il y a cent ans, pour encourager le développement économique et l'autosuffisance dans le Sud. Les intervenants ont souligné que la construction de nouvelles routes et l'amélioration des anciennes créent des emplois, favorisent le tourisme et apportent d'autres avantages économiques et ce tout en servant parfaitement les intérêts à long terme du Canada en tant que nation.

- La population locale doit pouvoir prendre des décisions au niveau local. De nombreux intervenants étaient convaincus qu'il faudrait permettre aux habitants du Nord de prendre des décisions en matière de transport et que ceux-ci devraient rendre compte de leurs décisions.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
St-John's, Terre-Neuve
Le mercredi 5 septembre 1990

- Il faut une meilleure coordination et une plus grande collaboration entre les divers paliers de gouvernement en ce qui concerne les questions associées au transport.

- Ces dernières années, on a observé une diminution du rôle du gouvernement fédéral en matière de transport à Terre-Neuve.

- La société d'État fédérale, Marine Atlantique, devrait offrir un service de traversier à l'année longue entre Argentia et North Sydney. Les Terre-Neuviens voient dans le traversier une prolongation de la route Transcanadienne.

- En vertu des modalités de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, le gouvernement fédéral est obligé d'assurer les services de transport.

- La géographie et la population de Terre-Neuve rendent le transport difficile mais le système de transport aide à surmonter le sentiment d'isolement dans de nombreuses petites collectivités.

- La fameuse entente sur le remplacement du chemin de fer par la route a été critiquée. On dit que les fonds fournis «ne sont pas réellement des nouveaux fonds» et représentent une compensation insuffisante pour la perte du chemin de fer.

- Un groupe de défense de l'environnement a déclaré que les hypothèses sous-jacentes à l'adoption des normes de construction des routes et à l'encouragement continu de l'utilisation de l'automobile sont très contestables.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Goose Bay, Labrador
Le jeudi 6 septembre 1990

- Le transport aérien à Goose Bay s'est amélioré ces dernières années et on estime en général que le service est bon. Le principal inconvénient des déplacements en avion est leur coût.

- On ne doit pas diminuer le transport maritime essentiel aux dépens de l'amélioration de la qualité des pistes côtières pour les avions.

- Le Labrador est la seule administration régionale du pays (Yukon et Territoires du Nord-Ouest inclus) qui n'a pas de liaison routière avec le réseau urbain du sud du Canada. Il faut que les gouvernements fédéral et provinciaux fassent de la route Trans-Labrador (route de la Liberté) une priorité. Cette route relierait Goose Bay aux collectivités côtières rurales de l'est. L'entretien de la route Trans-Labrador devrait se conformer aux normes de la Transcanadienne.

- Il faut améliorer les services de transport maritimes pour les côtes du Labrador afin de mieux répondre aux besoins de la population locale et de favoriser le tourisme.

- Les frais d'utilisation ne sont pas réalistes au Labrador.

- La responsabilité de l'infrastructure de transport national relève du gouvernement national. Comme un des intervenants l'a fait remarquer : «La route de l'Alaska a été le catalyseur du développement des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon et la route du Labrador fera la même chose pour le Labrador».

- Un système de routes pour motoneiges d'une valeur de 1,2 million de dollars pourrait engendrer des bénéfices de l'ordre de 1,3 million de dollars. Un tel projet doit figurer en tête de liste dans le cas où un seul projet peut être réalisé dans la région.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard
Le vendredi 7 septembre 1990

- Il faut discuter de la question du raccordement fixe. Il faut prendre aussitôt que possible une décision pour ou contre ce projet à la lumière de la décision qui a été prise en juillet dernier au sujet de l'impact environnemental.

- Les routes de l'Île-du-Prince-Édouard ont un sérieux besoin d'être améliorées. Cela coûtera cher (jusqu'à 300 millions de dollars).

- Il faut acquérir des traversiers modernes pour assurer les services de traversiers. Ce service est une obligation constitutionnelle du gouvernement fédéral envers la province, tel que convenu lors de l'entrée de la province dans la Confédération.

- Trop souvent les voyageurs handicapés ont affaire à des employés qui ne connaissent pas la marche à suivre, ce qui entraîne des retards et des difficultés inutiles.

- On s'inquiète des relations syndicales-patronales dans l'industrie des traversiers. Ces relations se répercutent à la fois sur le tourisme et l'économie dans la mesure où les gens ne viendront pas à l'Île-du-Prince-Édouard s'ils craignent qu'il y aura une grève des traversiers.

- Les tarifs voyageurs des lignes aériennes sont trop élevés. À part les critiques au sujet des tarifs, on est satisfait en général du service de transport aérien.

- Afin de se rendre partout par avion, les gens doivent d'abord aller à Halifax car c'est là que se trouve le carrefour aérien régional. Cela est frustrant, coûteux et prend beaucoup de temps surtout lorsque ces gens sont obligés d'aller vers l'est alors qu'ils veulent aller vers l'ouest.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Sydney, Nouvelle-Écosse
Le mardi 11 septembre 1990

- Il faut remettre en service la ligne de voyageurs de VIA Rail au Cap-Breton. Ce service a été supprimé alors que le nombre de voyageurs augmentait. Les habitants du Cap-Breton considèrent que le train est un service essentiel. Sans lui, ils se sentent isolés.

- L'activité économique diminue au Cap-Breton, et la suppression du service de transport n'améliore pas les choses.

- Il faut que le transport soit accessible à tous, surtout aux démunis et aux personnes handicapées.

- Les services de transport (le train de VIA en particulier) sont importants pour des raisons médicales. Nombreux sont les malades du Cap-Breton qui doivent aller à l'hôpital de Halifax. Leurs proches ne peuvent pas se permettre de les voir à cause de la suppression du service de VIA. Beaucoup d'entre eux ne peuvent pas se permettre d'aller jusqu'à Halifax en voiture. Le service d'autocar interurbain est cher (les tarifs des autocars ont augmenté en flèche depuis les réductions de VIA Rail).

- On s'inquiète du fait que le CN pourrait fermer la voie de chemin de fer pour le transport des marchandises entre Truro et Sydney puisque l'absence totale de service pour les voyageurs réduit la rentabilité du transport des marchandises.

- Le nombre de voyageurs sur les autoroutes a augmenté depuis les réductions de VIA Rail. Le réseau routier se dégrade — il n'y a pas d'argent pour sa réfection en raison de la situation économique.

- L'absence de service ferroviaire pour les voyageurs au Cap-Breton et l'absence totale de chemins de fer à Terre-Neuve est une lacune du réseau transcontinental.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Frédéricton, Nouveau-Brunswick
Le mercredi 12 septembre 1990
Le jeudi 13 septembre 1990

- Une infrastructure de transport efficient est essentielle au développement économique du Nouveau-Brunswick. La disparité régionale qui caractérise actuellement les Maritimes ne sera pas atténuée tant qu'on n'aura pas amélioré tous les modes de transport.

- Bien qu'une politique nationale des transports soit nécessaire, elle doit répondre aux besoins des régions. Une politique nationale devrait mener à une meilleure coordination entre les modes de transport et les transporteurs dans toutes les provinces.

- L'état actuel de l'autoroute Transcanadienne est critique. Il faut entreprendre aussitôt que possible l'amélioration de la partie qui traverse le Nouveau-Brunswick pour en faire une autoroute à quatre voies.

- Au moment d'élaborer une politique sur le transport des voyageurs, il faut aussi tenir compte de tous les aspects du transport des marchandises. En particulier, la Commission doit examiner le problème de la détérioration rapide des routes dans la province et du manque de sécurité sur les autoroutes dus à l'augmentation du transport routier des marchandises.

- Le gouvernement fédéral doit participer au financement de la route Transcanadienne et de VIA Rail, et c'est là une responsabilité que le gouvernement fédéral ne peut pas esquiver.

- Nous devons rétablir un juste équilibre entre la nécessité d'une mobilité sans frein et celle d'un environnement propre.

- Le transport par chemin de fer est, pour de nombreux groupes (y compris les étudiants, les touristes, les personnes handicapées et âgées) un meilleur choix que le transport routier tout en étant moins nocif pour l'environnement.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Halifax, Nouvelle-Écosse
Le jeudi 13 septembre 1990
Le vendredi 14 septembre 1990

- En ce qui concerne l'infrastructure de transport, les provinces de l'Atlantique devraient se considérer et être considérées comme une région économique homogène et non comme plusieurs entités politiques séparées.

- Au Canada, le transport automobile continuera d'être le principal mode de déplacement des voyageurs pour une bonne partie du siècle prochain. Un système routier national est donc dans l'intérêt du pays. Le gouvernement fédéral a la responsabilité de financer un tel système.

- Une approche nationale en matière de transport n'est pas nécessairement la meilleure approche. Pour que toutes les régions du pays soient efficacement desservies, il faut examiner les besoins de chacune d'elles. Ce qui vaut pour les marchés nationaux des transports n'est pas nécessairement vrai pour les régions isolées.

- L'industrie touristique de la Nouvelle-Écosse tirerait largement parti de la mise en valeur de l'infrastructure des transports. Il faut rétablir le système ferroviaire et élaborer une stratégie de commercialisation pour le promouvoir tant au Canada que sur les marchés étrangers.

- La réduction du service des trains de voyageurs entraînerait une détérioration de l'entretien de l'infrastructure nécessaire au transport des marchandises.

- L'aéroport international d'Halifax devrait être converti en plaque tournante internationale. Il est déjà le carrefour régional. Cette recommandation signifie qu'il faudrait complètement repenser le service aérien du Canada en visant à maximiser les possibilités des correspondances aériennes.

- L'accord bilatéral Canada-États-Unis sur le trafic aérien est démodé et nuit à la région de l'Atlantique.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Winnipeg, Manitoba
Le lundi 24 septembre 1990

- Tous les modes de transport sont subventionnés et les responsables de chacun d'eux pensent qu'ils bénéficient de moins d'avantages que les autres. Il faut donc plus de transparence. Il faut savoir exactement ce qu'il en est.

- Le service voyageurs de VIA Rail devrait être rétabli au même niveau qu'avant les compressions budgétaires et le matériel roulant devrait être modernisé pour en améliorer le confort et la fiabilité.

- Les derniers événements nous ont démontré que nous comptons trop sur l'approvisionnement en combustibles fossiles. Il faut tenir compte du fait que le chemin de fer est moins nocif pour l'environnement que l'automobile et l'avion.

- Il faut prendre des mesures pour inciter les gens à ne pas utiliser leurs voitures.

- Les routes qui mènent aux États-Unis devraient être considérées comme faisant partie du système routier national.

- Les Manitobains du Nord et des régions rurales se sentent limités par leur dépendance à l'égard de Winnipeg, seule plaque tournante de la province.

- La politique fédérale «Aller sans entraves» reconnaissait que le transport est l'une des clés du développement économique. La nouvelle loi a limité les options de déplacement pour des villes comme Brandon. Le système ne fonctionne pas comme il le devrait.

- Le nord du Manitoba tient à promouvoir le développement d'un autre corridor est-ouest.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Régina, Saskatchewan
Le mardi 25 septembre 1990

- Des services directs et rapides, surtout des services aériens, sont essentiels à la santé et au développement économiques durables de la Saskatchewan.

- «Le Canadien», la ligne sud de voyageurs de VIA Rail, devrait être remis en service. Le «Supercontinental», qui emprunte la ligne nord, devrait reprendre son service quotidien.

- La route Transcanadienne devrait avoir quatre voies, et le gouvernement canadien devrait contribuer aux frais de réfection.

- Nous ne pouvons pas dire qu'un mode de transport est plus subventionné qu'un autre tant que nous ne connaîtrons pas exactement les subventions visibles et celles qui sont cachées.

- La subvention des modes de transport est normale. C'est une responsabilité de gouvernement et de promotion du développement.

- La valeur d'un mode de transport devrait être jugée par rapport à la valeur qu'il représente pour la société, et pas simplement par rapport aux profits et aux pertes.

- La réglementation a son rôle à jouer dans le système des transports; nous ne pouvons pas tout laisser aux forces du marché.

- On estime en général que le nouveau réseau ferroviaire de VIA Rail a été conçu en vue d'un échec.

- Il doit y avoir davantage de coordination entre les modes de transport.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Saskatoon, Saskatchewan
Le mercredi 26 septembre 1990

- Le transport est une responsabilité nationale et il est essentiel que le service transcontinental ferroviaire soit rétabli à son niveau antérieur de même que les liaisons régionales interurbaines.

- La Saskatchewan compte une plus forte proportion de personnes âgées que les autres provinces. Cette tendance va se poursuivre. Il est donc impératif que les besoins des personnes du troisième âge et la mobilité des personnes handicapées soient pris en compte à l'étape de l'élaboration d'une infrastructure de transport intégrée.

- L'interfinancement permettrait d'aider les transports publics en Saskatchewan. Il importe de noter que les services ruraux ne peuvent exister sans l'appui des grands centres urbains. Il s'agit d'un intérêt national, puisque l'infrastructure rurale assure le transport du blé de la Saskatchewan vers les autres régions du pays.

- Il est temps de décourager l'utilisation des automobiles pour diminuer notre dépendance à l'égard des combustibles fossiles et favoriser le recours à d'autres combustibles.

- La Saskatchewan n'a que peu d'options aériennes et doit avoir un meilleur accès aux services nationaux et internationaux. Il faudrait également augmenter les services vers les collectivités du Nord.

- Cumberland House est la plus ancienne collectivité de la Saskatchewan, mais elle n'a pour ainsi dire pas de transport public à part un service aérien limité. La construction d'un pont jusqu'à l'île est essentielle pour que Cumberland House puisse offrir un service de base à ses habitants. Qui plus est, l'absence de liaison routière met ces derniers en danger pendant l'hiver.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Windsor, Ontario
Le mercredi 3 octobre 1990

- Il nous faut une stratégie nationale en matière de transport à laquelle participeraient les trois paliers de gouvernement. Ceux-ci jusqu'à présent, n'ont pas encore réussi à former un partenariat ni à coordonner le développement des transports.

- En tant que porte d'entrée du Canada, la région de Windsor présente un potentiel de croissance énorme, mais souffre du manque d'intégration des divers modes de transport.

- La congestion et les retards aux points de traversée de la frontière, surtout sur les ponts, causent également des préjudices. Ces problèmes sont dus surtout au manque de personnel des douanes et de l'immigration et non pas à la capacité de l'infrastructure.

- Le service ferroviaire de VIA Rail devrait être rétabli et amélioré. Il servirait à alléger la congestion des routes, serait plus sûr et moins nuisible à l'environnement. Le service ferroviaire des voyageurs est essentiel aux étudiants, aux personnes handicapées et économiquement désavantagées.

- Les trains à grande vitesse devraient être introduits dans le corridor Québec-Windsor et même étendus vers le sud-ouest, de l'autre côté de la frontière.

- La congestion de l'aéroport international Pearson et le manque de correspondances directes vers les États-Unis font sérieusement obstacle à l'industrie touristique et au bien-être économique de Windsor.

- Les transports devraient être subventionnés, mais les subventions cachées devraient être rendues publiques et prises en considération lorsqu'il s'agit de dépenser l'argent des contribuables.

- Il faudrait trouver de nouvelles façons de prendre les décisions pour que les habitants de la région puissent être responsables de la manière dont les dollars sont dépensés dans leur région.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Sudbury, Ontario
Le jeudi 4 octobre 1990

- À moins d'offrir des services de transport équitables dans toutes les régions du pays, nous risquons de favoriser un environnement de contrastes économiques.

- Il faut des moyens de transport convenables dans le Nord, car le reste du Canada dépend de ses ressources. «Il n'y a aucune raison de nous sentir comme des parents pauvres.»

- Le transport ne devrait pas reposer seulement sur le profit. Le chemin de fer a été créé à grands frais pour le public afin de relier l'Ouest à l'Est, et non en vue de faire des profits. De même, l'offre d'un meilleur service de transport dans le nord du Canada devrait être subventionnée à partir des recettes générales. C'est une question d'équité et d'accessibilité.

- Le transport est essentiel pour le Nord, à cause des grandes distances, du climat et de la nature de l'économie fondée sur les richesses naturelles.

- Le service de VIA Rail devrait être rétabli et amélioré.

- Le Transcontinental ne dessert pas les collectivités locales de façon adéquate. Nous avons besoin de trains quotidiens pour les courts trajets.

- Il faut trouver des moyens de coordonner et d'intégrer les travaux de planification fédéraux, provinciaux et municipaux. Les besoins du Nord ne s'appliquent pas forcément au Sud. Dans le Sud, la congestion est un problème alors que le Nord connaît la situation inverse.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Thunder Bay, Ontario
Le vendredi 5 octobre 1990

- Il faudrait considérer les transports comme un outil essentiel à l'édification de la nation. À ce titre, ils peuvent et doivent jouer un rôle essentiel dans l'essor de notre économie et dans la consolidation de l'unité et de la souveraineté du pays.

- Le gouvernement fédéral doit prendre l'initiative d'établir des normes environnementales dans l'industrie des transports. Malgré la séparation des juridictions, tous les paliers de gouvernement ont la responsabilité d'appliquer ces normes.

- Le gouvernement fédéral devrait établir un système national de réservations et un organisme canadien des terminus. Des gares intermodales de voyageurs assureraient les correspondances entre les autocars, les trains, les transports urbains et les aéroports.

- L'immensité de notre pays ne peut être conquise que par d'énormes investissements publics dans son infrastructure. Dans certains cas même, la propriété publique peut être le seul moyen de répondre aux besoins réels des Canadiens.

- Les limites pratiques de l'infrastructure des transports du Canada sont préoccupantes. La route Transcanadienne qui traverse le nord-ouest de l'Ontario, par exemple, est de piètre qualité et a besoin d'être dédoublée pour assurer un meilleur service. C'est pour le moment la seule route à traverser cette région; il n'y a pas d'autre possibilité.

- La sécurité de la Transcanadienne est une question préoccupante, surtout devant l'accroissement du camionnage vers d'autres régions du pays.

- L'accessibilité des personnes handicapées aux transports publics doit être améliorée. Surtout dans les aéroports, l'accès aux petits avions devrait se faire d'une manière un peu plus digne.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Québec, Québec
Le lundi 15 octobre 1990

- Les divers gouvernements ont tendance à considérer les dépenses du transport comme des frais plutôt que comme des investissements.

- Le gouvernement doit examiner la possibilité d'établir une liaison ferroviaire efficace, sûre, fiable et rapide reliant Québec à Windsor afin de remplacer le service aérien. Ce système interurbain serait relié à un service de transport urbain efficace, ce qui serait un moyen de remplacer l'automobile.

- Le réseau routier doit être rénové et l'industrie du camionnage devrait faire l'objet d'une réglementation plus rigoureuse afin de réduire les pressions exercées sur le réseau.

- Le projet de train à grande vitesse devrait être développé en coopération avec toutes les parties concernées, y compris le gouvernement fédéral et le secteur privé.

- La responsabilité des transports par rail et route devrait être dévolue aux provinces, puisque l'abandon par le gouvernement fédéral du service ferroviaire a un effet direct sur l'utilisation du système routier qui relève des provinces.

- Quant à l'industrie des bateaux de croisières, il faudrait faire une analyse de l'impact du programme de recouvrement des coûts de la Garde côtière et, si possible, des changements aux règlements douaniers, afin de rendre cette industrie plus concurrentielle.

- Il est temps qu'un choix national soit fait entre les différents moyens de transport. Il faut faire un transfert de ressources du routier au ferroviaire.

- Une stratégie globale de transport voyageurs ne peut être élaborée sans tenir compte du caractère particulier de chacune des régions.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Rimouski, Québec
Le mardi 16 octobre 1990

- Les coûts reliés aux accidents de la route et les sommes d'argent allouées à la réparation et à l'entretien des routes dépassent les coûts de construction d'une autoroute.

- L'est du Québec doit être doté d'un système routier sûr et accessible si l'on veut favoriser son développement.

- Les coûts des services aériens sont considérés comme prohibitifs et l'avion, bien qu'accessible, ne constitue une option que pour ceux qui ont les moyens financiers de se payer un billet.

- Il existe une inégalité de partage en ce qui a trait aux subventions accordées aux différents modes de transport. Chaque mode de transport devrait être traité de la même manière.

- Les gouvernements devraient êtres responsables du financement et de la mise sur pied des infrastructures de base de transport.

- Pour les personnes âgées, les autocars sont fort satisfaisants mais il demeure que les coupures à VIA Rail ont eu un impact dramatique pour elles.

- Le leadership doit venir des gouvernements supérieurs. Il est nécessaire qu'ils s'impliquent dans le développement d'un système de transport adéquat particulièrement dans les régions périphériques où les besoins sont urgents.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Chicoutimi, Québec
Le mercredi 17 octobre 1990

- Le transport ferroviaire devrait demeurer une responsabilité gouvernementale afin d'éviter que les forces du marché ne marginalisent les régions périphériques. L'infrastructure routière est insuffisante, compte tenu de la densité de la circulation qu'elle supporte. Cela nuit beaucoup à la sécurité.

- Au sujet du transport aérien, les utilisateurs du Saguenay-Lac St-Jean peuvent pour le même déboursé que le trajet Chicoutimi-Québec, se rendre à Londres ou à Paris à partir de Québec.

- Laisser libre cours aux forces du marché, en matière de transport, équivaut à faire d'une région périphérique un laissé-pour-compte.

- Nous devons considérer des solutions de rechange aux énergies fossiles et favoriser les économies d'énergie.

- L'amélioration ponctuelle proposée jusqu'ici par les gouvernements ne suffit plus. La route 175 doit faire l'objet d'une intervention majeure; une route à quatre voies devrait la remplacer.

- L'industrie du camionnage devrait faire l'objet d'une surveillance accrue de la part des gouvernements afin de réduire les risques d'accidents et les dommages au réseau routier.

- L'utilisation du péage pour financer les améliorations à la route 175 a l'avantage de relier directement les dépenses des utilisateurs à la qualité de la route.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Montréal, Québec
Le mercredi 24 octobre 1990
Le jeudi 25 octobre 1990

- En parlant de rail, on ne peut exclure les problèmes de transport de marchandises quand on traite des problèmes de transport voyageurs.

- Ce n'est pas la qualité, mais plutôt le coût du service de transport aérien voyageurs qui pose un problème en Abitibi-Témiscamingue.

- On ne doit pas seulement tenir compte d'intérêts économiques quand on parle de transport en régions, il faut aussi tenir compte de la qualité de vie des personnes vivant à distance des grands centres.

- Les gouvernements doivent établir des normes nationales à l'égard du transport voyageurs pour l'ensemble des régions éloignées.

- La question du transport adapté aux personnes handicapées est une question économique et non de compassion.

- On ne ferme pas les écoles lorsqu'elles font face à un déficit. Il ne devrait pas en être autrement des trains.

- Le train transcontinental qui franchit les Rocheuses n'assure pas un service de transport mais offre plutôt des excursions touristiques.

- Les émissions de gaz carbonique causent un grave problème dans toutes les parties du globe et ce problème ne peut être résolu que par l'ensemble de ses habitants. La biosphère ne reconnaît pas les divisions en blocs, alliances ou systèmes. Nous vivons tous dans la même atmosphère et personne n'est en mesure d'établir sa propre ligne de défense environnementale isolée et indépendante.

- Le choix que fait le voyageur d'un mode de transport plutôt que d'un autre ne doit pas être biaisé par des politiques favorisant un mode de transport en commun aux dépens des autres. Ce principe apparaît clairement dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et doit être renforcé afin de ne plus permettre que des subventions soient versées aveuglément à un mode de transport au détriment d'un autre.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Sherbrooke, Québec
Le vendredi 26 octobre 1990

- Nous devons réduire notre dépendance envers l'automobile. Les gouvernements doivent mettre en place des mesures incitatives encourageant les voyageurs à utiliser les transports en commun.

- Les gouvernements doivent mettre sur pied un programme d'innovations technologiques afin d'accroître le rendement des divers modes de transport.

- Depuis déjà plusieurs années, les compagnies de chemin de fer ont abandonné un kilométrage important de lignes de chemins de fer. Il est important que le gouvernement fédéral acquiert les lignes abandonnées et mette sur pied une banque de lignes de chemins de fer.

- Les voies ferrées abandonnées doivent demeurer propriété publique. Elles pourraient encore servir au transport au XXI^{e} siècle. En attendant, elles devraient êtres converties en parcs linéaires ouverts au public.

- Le droit au déplacement à l'extérieur du domicile compte parmi les droits fondamentaux de tout individu. Les personnes handicapées ont donc droit aux mêmes services en matière de transport que toute autre personne.

- Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent subventionner les divers modes de transport afin d'assurer que les personnes handicapées puissent voyager.

- En raison du faible revenu moyen des personnes handicapées, celles-ci dépendent dans une large mesure du transport en commun. Lorsque celui-ci n'est pas disponible la mobilité des personnes handicapées devient très limitée.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Calgary, Alberta
Le mercredi 31 octobre 1990

- L'avenir du système de transport devrait s'appuyer sur le principe de l'intermodalité.

- Les voyageurs devraient avoir le choix entre divers modes de transport et la possibilité de changer de mode comme ils le désirent.

- Il n'est pas possible de maintenir le service de transport ferroviaire transcontinental. Une meilleure solution serait l'implantation de plusieurs services ferroviaires points à points planifiés d'une manière rationnelle dans les régions.

- Les opinions sont, semble-t-il, assez bien partagées sur la question de savoir si un réseau de transport ferroviaire à grande vitesse serait rentable dans le corridor Calgary-Edmonton.

- Un traité prévoyant l'ouverture des espaces aériens entre le Canada et les États-Unis profitera au tourisme dans l'Ouest canadien.

- L'industrie du transport au Canada a le devoir de vendre le Canada comme destination touristique.

- Il faudrait encourager les Canadiens à voyager dans leur pays, peut-être en instaurant un régime d'épargne-voyages non imposable.

- Les autorités locales devraient avoir davantage voix au chapitre pour ce qui est de la planification et de la mise en place du système de transport.

- Le gouvernement fédéral devrait participer à la planification et au financement des liaisons entre les services de transport en commun dans les villes et les modes de transport interurbains.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Edmonton, Alberta
Le jeudi 1er novembre 1990

- La vision actuelle en matière de transport au Canada n'est plus viable. La réglementation, les projets d'édification d'une nation et la propriété publique sont des notions dépassées.

- Le pays doit commencer à se rendre compte que le transport influe sur notre compétitivité pour le commerce international et sur notre capacité à communiquer avec le reste du monde.

- Le gouvernement doit adopter une vision intégrée du système de transport qui devrait inclure des concepts tels que les liaisons intertransporteurs, des services de transfert des bagages entre les différents modes et un service de réservation informatisé multimodal intégré.

- Ce sont les autorités régionales et locales qui devraient être chargées du processus décisionnel en matière de transports. Les particuliers devraient contribuer davantage à établir les priorités.

- Il faudrait prendre des mesures pour établir une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Edmonton et Calgary.

- Le gouvernement devrait envisager de nationaliser les voies ferrées et de les exploiter comme un service public national.

- Le gouvernement devrait essayer de supprimer les subventions d'exploitation dans la mesure du possible.

- Le gouvernement fédéral devrait participer davantage à la planification du système routier national et à son financement.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Grande Prairie, Alberta
Le vendredi 2 novembre 1990

- Le transport est la clé du développement de la région de Peace River. Les trois modes ont leur place dans le système de transport, mais le transport routier est le plus important des trois.

- Les gouvernements devraient fournir l'infrastructure de transport, mais son exploitation devrait être laissée au secteur privé.

- Grande Prairie est à la fois la plaque tournante de la région et un rayon qui alimente la plaque tournante qu'est Edmonton.

- Comparativement à Edmonton, le transport de marchandises et le transport voyageurs coûtent 18 à 25 pour cent de plus dans la région de Grande Prairie.

- La route de l'Alaska est un élément clé de l'économie locale.

- La région de Peace River et le corridor desservi par la route de l'Alaska ont un potentiel touristique considérable.

- Bon nombre des résidents de cette localité estiment que les collectivités du Nord subventionnent le transport entre les grands centres.

- Les règlements sur le transport doivent être assez flexibles pour répondre aux besoins locaux.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Toronto, Ontario
Le mardi 13 novembre 1990
Le mercredi 14 novembre 1990

- Il existe un besoin de planification intégrée à tous les paliers de gouvernement, dans l'industrie et chez les utilisateurs pour créer un système national de transport d'une grande portée.

- L'option d'un train à grande vitesse (TGV) pour le corridor Québec-Toronto-Windsor est viable. Cependant, il faut faire d'autres études pour déterminer si un réseau TGV nécessite l'aménagement de voies propres ou si les trains à grande vitesse pourraient emprunter les voies de transport marchandises existantes.

- Le gouvernement fédéral doit instaurer un programme visant à régler le problème des inégalités dans le subventionnement des divers modes de transport, surtout en ce qui a trait aux subventions accordées à l'industrie du camionnage. En outre, il faut sensibiliser le public à la question de la juste répartition de l'aide gouvernementale pour chaque mode.

- Le transport des voyageurs et des marchandises sont interreliés; on ne peut donc les considérer isolément.

- Les personnes handicapées ont un droit fondamental d'accès à tous les services de transport.

- Vu la taille des deux principales compagnies aériennes du Canada, notre pays ne jouerait qu'un rôle minime dans une industrie de l'aviation qui prend de plus en plus une ampleur mondiale. Le gouvernement canadien doit donc être très prudent s'il se lance dans une politique de «ciels ouverts».

- Le secteur des transports au Canada devrait être régi par le principe de la concurrence, sauf pour ce qui est des services de transport dans les régions éloignées du pays. On devrait éliminer les subventions à tous les modes de transport.

- La politique du gouvernement a eu des répercussions négatives sur le réseau national de transport ferroviaire. Les subventions accordées à d'autres modes de transport ont perturbé l'exercice de la concurrence et incité les utilisateurs à opter pour le transport routier et aérien plutôt que ferroviaire.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Ottawa, Ontario
Le jeudi 15 novembre 1990
Le vendredi 16 novembre 1990

- Il a été proposé de réviser la limite de 25 pour cent sur la propriété étrangère dans les compagnies aériennes, pour répondre aux exigences de la concurrence dans l'industrie du transport aérien.

- Plusieurs intervenants étaient en faveur du principe voulant que ce soit l'utilisateur qui paie. On a proposé de constituer un fonds en fiducie pour l'entretien des routes. Des capitaux privés pourraient servir à la modernisation des aéroports.

- Les intervenants ont en général appuyé le concept du train à grande vitesse. Le gouvernement fédéral devrait fournir l'infrastructure et le réseau. Le secteur privé assumerait la responsabilité de son exploitation.

- Certains intervenants ont dit que des subventions au transport sont nécessaires dans les régions rurales et éloignées pour assurer un service adéquat.

- La plupart des intervenants, ont mentionné à un moment donné le besoin de prendre en considération les répercussions environnementales de la politique sur le transport.

- Des préoccupations ont été exprimées au sujet de l'infrastructure, de l'amélioration et de l'entretien des aéroports canadiens. Certains étaient en faveur de la privatisation de certaines parties des aéroports canadiens, mais beaucoup d'intervenants ont estimé que le gouvernement doit se charger de la réglementation et de la sécurité.

- Le Canada a du retard par rapport à d'autres pays occidentaux en ce qui a trait à sa technologie de contrôle de la circulation aérienne. L'industrie aérospatiale canadienne a besoin d'être financée pour soutenir la concurrence étrangère. Il a été proposé qu'une société de services publics ou une société d'État devienne propriétaire du système de transport aérien et le gère.

- Bon nombre d'intervenants se sont dits en faveur des trains à grande vitesse. VIA Rail devrait participer à l'exploitation de tout réseau de TGV au Canada.

- Les personnes handicapées ont «droit» aux services de transport en commun actuellement offerts aux autres Canadiens.

- Un thème général a été abordé par plusieurs intervenants : un réseau de transport multimodal intégré reliant tous les types de transport (avions, trains, autocars, automobiles).

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Victoria, Colombie-Britannique
Le mercredi 5 décembre 1990

- À cause de son emplacement unique sur une île, la ville de Victoria a besoin de transporteurs aériens et maritimes.

- Les traversiers sont un mode de transport efficient et peu coûteux. Cependant, ils doivent être intégrés aux autres modes de transport.

- Il faut un service de transport urbain rapide à Victoria et à Vancouver pour réduire la dépendance à l'égard de l'automobile et préserver les terres.

- Le tourisme est un élément extrêmement important de l'économie de l'Île de Vancouver. L'industrie du tourisme de l'île dépend des services de transport qui sont offerts. De plus, les chemins de fer et les traversiers constituent eux-mêmes des attractions touristiques.

- La déréglementation des divers modes de transport doit se faire en fonction d'un cadre d'orientation véritablement «canadien» qui tienne compte des besoins du public et des transporteurs canadiens.

- Le système de transport, le système énergétique et l'écosystème sont étroitement liés.

- Les politiques des gouvernements canadiens et américains menacent la croissance du service des traversiers entre l'État de Washington et l'Île de Vancouver.

- L'importance des transports routiers augmente en Colombie-Britannique mais la qualité des routes n'est pas à l'avenant.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Vancouver, Colombie-Britannique
Le jeudi 6 décembre 1990

- Le moment est venu de réduire notre dépendance à l'égard de l'automobile qui constitue le mode de transport privilégié pour les déplacements interurbains. Il existe un certain nombre de moyens pour arriver à ce résultat mais l'imposition d'une taxe sur les combustibles fossiles associée à des mécanismes visant à réduire sa nature régressive serait la solution la plus équitable.

- À l'heure actuelle, on examine l'utilisation d'autres combustibles et il est évident que le pays qui découvrira un combustible de rechange fiable en retirera d'importants bénéfices financiers et sera au premier plan d'une nouvelle technologie qui présentera des avantages industriels importants.

- Les transports ferroviaires constituent toujours une solution de rechange aux autres modes de transport. Toutefois, les entreprises de transport voyageurs ferroviaire doivent pouvoir faire concurrence aux autres modes selon des règles du jeu équitables et elles doivent avoir le pouvoir d'établir des plans d'entreprises et de mise en marché sans l'intervention du gouvernement fédéral.

- L'accès des personnes handicapées aux divers modes de transport est un droit et non un privilège accordé par les gouvernements ou les divers transporteurs.

- L'un des grands problèmes au Canada est de concilier une géographie qui s'étend du nord au sud avec un système de transport qui s'étend de l'est à l'ouest.

- Il importe d'intégrer les modes de transport de façon à améliorer la qualité du service offert par les divers traversiers qui desservent la province.

- Il faudrait augmenter les frais d'utilisation afin de couvrir les coûts d'infrastructure et environnementaux liés aux divers modes de transport.

- Il faudrait exposer en détail le coût réel de chaque mode de transport afin de mieux définir les règles du jeu équitables dont presque tous les transporteurs disent avoir besoin pour soutenir une concurrence efficace.

THÈMES ET POINTS SAILLANTS
Prince George, Colombie-Britannique
Le vendredi 7 décembre 1990

- Prince George est le centre de transport le plus important de l'intérieur de la Colombie-Britannique.

- À cause de la distance entre les localités de l'intérieur de la Colombie-Britannique, les transports touchent tous les aspects de la vie locale.

- Les autoroutes constituent l'infrastructure de transport locale la plus importante. La décision récente du gouvernement de la Colombie-Britannique de désigner l'autoroute Yellowhead comme la deuxième transcanadienne a été fort applaudie à l'échelon local.

- On croit fermement au palier local que la ligne «Skeena» de VIA Rail pourrait devenir une importante attraction touristique.

- La plupart des vols entre les communautés de la Colombie-Britannique doivent passer par Vancouver. Cela veut dire qu'il faut faire plus de 1 300 kilomètres pour faire la navette entre Prince George et Prince Rupert même s'il y a moins de 500 kilomètres entre ces villes.

- Bien des résidents croient que le coût du service aérien à destination des collectivités de l'intérieur est trop élevé. Les avis sont presque également partagés entre les partisans de la réglementation et ceux de la déréglementation pour régler ce problème.

- On appuie fortement à l'échelle régionale la construction d'une nouvelle piste à l'aéroport international de Vancouver.

- Plusieurs intervenants ont affirmé que la participation locale à l'application des règlements fédéraux sur le transport dans les diverses régions devrait être plus importante.

- Dans les régions riches en ressources, comme Prince George, le système de transport est un important stimulant économique. On a laissé entendre que de nouvelles liaisons routières, ferroviaires et maritimes ouvriraient d'autres régions de la Colombie-Britannique au développement économique.

CHAPITRE VI

UNE PÉRIODE DE TRANSITION

Vous avez pour tâche de concilier deux objectifs apparemment incompatibles qui ont toujours été présents au moment de formuler une politique des transports au Canada.

Le premier est de vouloir que le système des transports favorise des fins régionales, sociales et politiques et le deuxième est de vouloir un système efficient et viable sur le plan économique. L'élaboration d'une politique des transports dans un pays comme le Canada représente une tâche énorme.

M. Melville, président
Western Transportation Advisory Council (WESTAC), Vancouver
Audience de Vancouver

Dans les cinq chapitres précédents, nous avons analysé quantité d'aspects du système de transport des voyageurs : l'ensemble actuel des lois, règlements et institutions qui le régissent, la façon dont le système est utilisé et financé, les forces qui risquent d'affecter le transport des voyageurs à l'avenir et ce que les Canadiens pensent du système de transport des voyageurs. Dans ce chapitre, nous analysons ce que nous avons appris, parlons des préoccupations que nous avons à ce stade de notre mission et énonçons les facteurs essentiels dont il faut tenir compte dans le développement d'un cadre pour l'avenir.

AUJOURD'HUI : PRESSIONS ET LACUNES ACTUELLES

La Commission a reçu pour mandat de formuler des recommandations sur le système national de transport des voyageurs du XXI^e^ siècle. C'est ce que nous entendons faire dans notre rapport final. Durant les dizaines de réunions

que nous avons eues avec les pouvoirs publics, les syndicats, le secteur privé et les consommateurs, un vaste éventail de préoccupations plus pressantes ont été formulées. De nombreux intervenants, dans le cadre de rencontres privées et publiques, ont demandé, et parfois exigé, que la Commission royale fasse connaître son point de vue sur ces questions.

Il ne s'agit pas d'une demande déraisonnable. Même si l'on nous a demandé de nous pencher sur l'avenir, d'autres événements, comme les débats sur le concept ciels ouverts et les propositions fédérales visant à instituer de nouvelles mesures de recouvrement des coûts au chapitre du service de transport des voyageurs ont ajouté foi au fait que nous devrions dire quelque chose également sur le court terme. D'autre part, la Commission royale a été créée au moment même où se produisaient les réductions à VIA Rail.

Nous n'avons pas l'intention de reconsidérer après coup les décisions prises actuellement dans l'intérêt public, tout en reconnaissant que notre silence n'ajouterait rien à la qualité des débats sur l'avenir du système de transport. Nous sommes conscients que des décisions sur le système de transport ne pourront pas attendre que la Commission présente sont rapport final. Cependant, une bonne partie des décisions qui seront prises au cours des prochains mois et des prochaines années auront des incidences sur les options du Canada durant une bonne partie du XXI^{e} siècle. Les infrastructures et les investissements réalisés ou non aujourd'hui influenceront la structure et l'utilisation du système de transport pendant les prochaines 20 à 30 années.

C'est pourquoi nous aimerions parler de certains des aspects du système canadien de transport des voyageurs qui préoccupent les Canadiens et qui nous semblent mériter que l'on

s'y arrête. Nous formons l'espoir que ces remarques alimenteront le débat entre tous ceux à qui l'avenir du système de transport des voyageurs tient à coeur, que ce soit à titre de voyageurs, de transporteurs, ou de contribuables.

LES CHEMINS DE FER

Le train traditionnel

Le thème qui est revenu le plus souvent dans les mémoires qui nous ont été présentés et lors des audiences publiques avait trait aux compressions effectuées par VIA Rail en 1990 et à l'avenir des trains de voyageurs au Canada. Certaines questions ont été soulevées concernant le cadre général des transports alors que d'autres portaient plus directement sur les niveaux des services ferroviaires actuels. De nombreux Canadiens ont soulevé de graves questions sur le manque de consultations avec les communautés touchées. Ils ont remis en cause le bien-fondé de certaines des décisions concernant les lignes à supprimer (par exemple si, pour traverser les Rocheuses, il serait plus rentable de conserver la ligne scénique du sud plutôt que celle du nord).

Voici certaines des questions importantes qui ont été soulevées :

- Le train transcontinental est-il économiquement rentable? Si non, revêt-il tellement d'importance comme symbole national qu'il doit être maintenu en service aux frais des contribuables? Si ce service était subventionné, s'agirait-il d'une concurrence déloyale envers les organisateurs de voyages actuels ou potentiels opérant des trains touristiques privés?

- Le fait de réduire les liaisons quotidiennes à trois liaisons par semaine représente-t-il une fausse économie lorsque les organisateurs de voyages ne peuvent faire de réservations cohérentes, privant ainsi l'économie de revenus touristiques importants?

- Ne fait-on qu'économiser un dollar pour en dépenser mille en remettant à neuf du vieux matériel au lieu d'acheter de nouvelles voitures à deux étages?

- Existe-t-il une demande suffisante pour alimenter un meilleur service régional interurbain entre Halifax et Sydney, entre les communautés de la rive nord du Lac Supérieur, le long de la rive nord entre Québec et Montréal ou la ligne du sud à travers les Prairies?

Le train à grande vitesse

Le train à grande vitesse est maintenant une technologie qui a fait ses preuves et qui est exploité avec beaucoup de succès dans de nombreux pays, notamment au Japon et en France, et qui est en construction dans d'autres pays. Dans certaines conditions, il est commercialement viable. Il semble ne faire aucun doute que le train à grande vitesse est fiable, sûr, confortable et rapide (sur des parcours de moins de 500 kilomètres, il fait concurrence à l'avion). Le train à grande vitesse pourrait également contribuer à réduire les problèmes de congestion (à l'aéroport international Pearson de Toronto ou sur l'autoroute 401 en Ontario par exemple). C'est le cas en France où le train à grande vitesse (TGV) qui relie Paris et Lyon a réduit la congestion.

Au Canada, qui était jusque dans les années 1960 à l'avant-garde de la technologie ferroviaire, on s'intéresse à la perspective d'un train à grande vitesse dans les corridors à forte densité de population, notamment Québec-Windsor et

Edmonton-Calgary. La performance dans les conditions climatiques canadiennes n'a pas encore fait ses preuves pour toutes les solutions proposées.

Au cours des dernières années, le secteur privé et VIA Rail ont réalisé un certain nombre d'études sur le train à grande vitesse au Canada. L'Ontario et le Québec ont mis sur pied un Groupe de Travail Train Rapide (Carman-Bujold) pour entreprendre une étude plus officielle. Certaines des parties en cause ont suggéré de mener de nouvelles études de faisabilité et certaines de celles qui ont comparu devant nous (Asea Brown Boveri, Bombardier et VIA Rail) ont demandé à la Commission de prendre position sur cette question dans son rapport intérimaire, compte tenu de l'urgence qu'il y a à obtenir des débouchés d'exportation, des énormes investissements nécessaires et des longs délais.

Au Canada, la grande question qui reste encore sans réponse est la viabilité économique du train à grande vitesse, compte tenu de la densité de population dans les corridors canadiens et des investissements directs nécessaires. Environ 14 millions de Canadiens pourraient avoir un accès raisonnable à un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor, soit 10 000 personnes au kilomètre dans ce corridor, (ou 13 500 entre Montréal et Toronto). Par comparaison, il y a 5 000 personnes au kilomètre dans le corridor Edmonton-Calgary, 25 000 au kilomètre dans le corridor Paris-Lyon et 60 000 au kilomètre dans le corridor Osaka-Tokyo[1].

Du point de vue d'un système de transport intégré, il est important que les nouvelles études tiennent compte des avantages secondaires comme l'allégement de la congestion

---

[1] Ce type de comparaison simple ne donne qu'une indication approximative d'une viabilité relative. La densité de population au kilomètre n'est qu'un des facteurs qui influencent la demande potentielle de déplacement par train à grande vitesse; il y a également le nombre de liens soit commerciaux, soit sociaux entre les villes desservies et l'attrait de moyens de transport concurrents, en particulier l'automobile.

et la réduction des accidents. Dans la mesure où un système intégré comporte des coûts et des avantages communs, il est également important d'attribuer à chaque mode ses coûts exacts. Par exemple, certains des coûts de construction des viaducs et des ponts devraient être attribués aux routes dans la mesure où les usagers de la route profitent également de la disponibilité de cette infrastructure et compte tenu du fait que les coûts conjoints des intersections ne peuvent être affectés à l'un des modes que si l'autre mode partageant l'usage de ces intersections a reçu le «droit de passage».

Un certain nombre d'autres questions, comme le choix des itinéraires, l'accessibilité, la pollution par le bruit, l'utilisation des terres et les problèmes pour les communautés situées le long des voies devraient peser lourdement dans la balance lorsque la décision finale sera prise.

Nos commentaires

Nous avons entendu les arguments présentés par les partisans et les adversaires du service ferroviaire voyageurs, mais un certain nombre de questions importantes restent toujours sans réponse. Lors de nos travaux, au cours de l'année qui vient, nous essaierons d'aborder ces questions et nous accueillerons volontiers la contribution du public. La meilleure façon de traiter les questions particulières aux trains traditionnel et à grande vitesse est de répondre à un ensemble plus large de questions :

- Les décisions sont-elles conformes à la politique générale sur les transports? Par exemple, un service transcontinental est-il économiquement viable? Si non, a-t-il une telle importance pour les Canadiens à titre de symbole national qu'il doive être maintenu aux frais du contribuable?

- Qui devrait être responsable des services régionaux? Quel palier de gouvernement devrait avoir la compétence de décider des services qui seront nécessaires? Quel palier de gouvernement devrait réglementer le service?

- Qui en profite et qui devrait payer? Les forces du marché devraient-elles être les seules à déterminer la nécessité d'un service? Le contribuable fédéral doit-il participer au coût des services régionaux ou bien le fardeau financier doit-il être supporté par les contribuables régionaux et les utilisateurs du service?

- Quelles sont les conséquences pour les autres modes de transport?

L'aliénation des emprises ferroviaires

Il est une autre question dans le domaine des décisions dont nous estimons qu'il est de notre devoir, en tant que commissaires, de parler aujourd'hui : l'abandon des lignes de chemin de fer. En vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'Office national des transports a le pouvoir d'autoriser l'abandon de lignes de chemin de fer à la demande des compagnies ferroviaires. L'abandon doit être consenti pour les lignes de marchandises qui ne sont plus rentables à exploiter et à entretenir et qui n'offrent aucune chance de le redevenir.

Pour le moment, les décisions concernant l'abandon des lignes de chemin de fer sont prises en fonction de la rentabilité de la voie. Dans presque tous les cas, l'évaluation économique est considérée du point de vue du transport des marchandises. L'utilisation des lignes de chemin de fer pour le service de voyageurs ou l'impact sur le réseau routier n'ont normalement pas été pris en considération. Toutefois, une fois qu'une ligne de chemin de fer est abandonnée, son emprise peut être perdue si le terrain où elle est située est vendu.

Cette perte a toutes les chances d'être permanente et tout espoir d'affecter l'emprise aux trains de voyageurs de l'avenir est perdu. Des groupes différents ont des opinions divergentes sur la manière dont ces abandons devraient être décidés et contrôlés. Nous ne voulons pas faire preuve d'imprévoyance et perdre d'irremplaçables couloirs pour l'avenir.

Nos commentaires

Nous croyons que d'importantes emprises ferroviaires risquent d'être abandonnées durant l'existence de cette Commission, et que les terrains sur lesquels elles sont situées, s'ils sont vendus, seront perdus à tout jamais. C'est pourquoi, nous ne pouvons nous permettre d'attendre jusqu'à notre rapport final de 1992 pour inciter ardemment le gouvernement fédéral à revoir sans plus tarder sa politique sur l'abandon des lignes de chemin de fer et l'aliénation des emprises afin d'éviter la perte irrévocable d'emprises ferroviaires pour d'éventuels services voyageurs à l'avenir.

LES ROUTES

L'automobile est de loin le mode de locomotion interurbain préféré au Canada. Les Canadiens sont nombreux à voir dans la voiture un symbole de liberté individuelle. La génération du «*baby boom*» approche de la cinquantaine et s'inscrit donc dans la tranche d'âge qui voyage le plus. Les membres de cette génération conduiront sans doute plus longtemps que les générations passées et pourraient donc contribuer à la demande pour un meilleur réseau routier. Les camionneurs (dont les niveaux de service et la structure de coûts leur ont permis de rivaliser efficacement avec les compagnies de chemin de fer) exigent également des pouvoirs publics qu'ils entretiennent le réseau routier existant et qu'ils construisent de nouvelles routes.

De nombreux Canadiens ont commenté l'état des routes canadiennes. Bien que les Ministres des Transports du fédéral et des provinces envisagent la création d'un système national de routes et que l'on s'entende sur les routes qui en feront partie, la question de son financement n'est pas encore réglée.

La question de savoir si les camionneurs paient pour l'utilisation qu'ils font des routes porte particulièrement à controverse. Lors des audiences, les Canadiens ont exprimé des opinions très divergentes à ce sujet. Certains auraient voulu que les camionneurs paient les dommages qu'ils causent et d'autres estimaient que l'on devrait demander bien davantage aux camionneurs pour l'utilisation des routes. Bien que des études dans d'autres pays aient montré que les véhicules lourds causent des dégâts disproportionnés aux systèmes routiers, au Canada, on n'a pas encore de mesure d'ensemble des dégâts causés par le poids-essieux. Des frais d'utilisation calculés en fonction des dégâts occasionnés pourraient être nécessaires pour rendre plus équitable la lutte que se livrent les compagnies de camionnage et les compagnies de chemin de fer pour le transport des marchandises. Ces frais d'utilisation pourraient amener les compagnies de chemin de fer à transporter plus de camions remorques sur au moins une partie du trajet, réduisant ainsi la nécessité de nouvelles routes.

Nous avons également entendu, partout au pays, l'expression de beaucoup d'inquiétudes sur les effets de l'automobile sur l'environnement. Même si les voitures d'aujourd'hui sont conçues de façon à moins consommer et à avoir un taux d'émissions inférieur que par le passé, elles continuent de polluer. De plus, l'augmentation du nombre total de voitures et de camions sur les routes ainsi que des distances parcourues entraînent une hausse parallèle de la pollution.

Nos villes ont changé à bien des égards en raison de la construction de routes et de terrains de stationnement qui ont détruit ou modifié des quartiers entiers. Les Canadiens subissent également les inconvénients des embouteillages dans les zones urbaines. Ils sont nombreux à penser que les solutions technologiques qui permettraient de régler certains problèmes de congestion et de pollution de l'environnement se matérialisent trop lentement. Bien des gens se demandent si la réaction de l'ensemble du Canada en cette matière est vraiment suffisante.

Malgré les inquiétudes qu'ils ont exprimées au sujet de l'environnement, la plupart des gens veulent davantage de routes et des routes de meilleure qualité pour y conduire leur voiture. Comme le soulignait un intervenant : «Se préoccuper de l'environnement est bien beau, mais de là à prendre l'autocar».

Nos commentaires

Les routes sont un secteur où la coopération intergouvernementale accrue pourrait être souhaitable. Il est évident également que le transport des marchandises et des voyageurs est interdépendant. Afin de concevoir un cadre pour le futur système de transport des voyageurs, nous devons tenir compte du mouvement de fret (de même que des voyageurs) selon les divers modes de transport, c'est-à-dire routier, ferroviaire, aérien et maritime. De même, il faudra davantage tenir compte de l'interaction entre la voiture, la santé publique et les valeurs de la population, notamment les préoccupations au sujet de l'environnement.

Au cours de l'année qui vient, c'est de ces questions dont nous discuterons et là encore, nous accueillerons volontiers la contribution du public. Voici certaines des autres grandes questions que nous devrons aborder :

- Comment et dans quelle mesure le Canada peut-il se permettre de répondre à la demande de nouvelles routes, compte tenu du coût élevé d'entretien et de reconstruction des routes existantes?

- Les frais provinciaux demandés aux camionneurs sont-ils si faibles que le fret est en train de passer du chemin de fer à la route?

- Une aide financière fédérale accrue pour les routes aboutirait-elle tout simplement à une plus grande congestion de la circulation et à une augmentation de la pollution?

LES VOYAGES AÉRIENS

Les réseaux en étoile

L'augmentation de la concurrence auquel a donné lieu la déréglementation du transport aérien suscite des appréhensions chez de nombreux Canadiens. Même si la réforme de la réglementation économique a généralement entraîné une baisse des tarifs et une hausse des fréquences des voyages, certaines localités qui étaient desservies par avion à réaction ne le sont plus désormais que par avion à turbopropulseur. Bien que la fréquence des services ait augmenté, certains ont l'impression que le statut de ces localités a baissé.

Le système de réseau en étoile fait bien des mécontents parmi les Canadiens. Même si ce système a entraîné une plus grande fréquence des vols, dans certains cas, il a eu pour effet de prolonger la durée des voyages entre le point d'origine et de destination.

Ciels ouverts

Certains Canadiens affirment vouloir une industrie nationale du transport aérien, appartenant principalement à des Canadiens qui en assureraient la gestion et l'exploitation. Ce désir peut se heurter à un autre objectif : celui d'offrir les meilleurs services aériens au prix le plus bas. Pour ce faire, il faudrait peut-être permettre à des transporteurs étrangers d'avoir accès au marché canadien pour accroître le niveau de concurrence.

Les itinéraires actuellement autorisés qui relient les villes canadiennes et américaines reflètent les décisions qui ont été prises à une époque de réglementation économique stricte des compagnies aériennes et où Air Canada était une compagnie publique. Certains prétendent que les accords bilatéraux entre les États-Unis et le Canada ne sont pas dans l'intérêt des consommateurs et des transporteurs dans la mesure où ils limitent indûment les déplacements aériens. D'autres, par ailleurs, craignent qu'une ouverture généralisée des itinéraires aériens menacerait l'existence des grandes compagnies aériennes canadiennes. Les nouvelles alliances gouvernementales et commerciales dans les marchés nord-américains (de même que dans la Communauté européenne et en Asie) qui exercent déjà des pressions concurrentielles sur les compagnies aériennes canadiennes compliquent la question davantage.

Un certain nombre de groupes de travail et de parties intéressées envisagent certains scénarios : modifier les itinéraires reliant les villes canadiennes et américaines, faciliter l'accès au marché et accorder aux compagnies aériennes canadiennes et américaines des droits supplémentaires pour transporter des voyageurs entre différents points à l'intérieur de l'autre pays (cabotage). L'ouverture de négociations avec les États-Unis au sujet d'un nouvel accord aérien bilatéral, annoncé par

le gouvernement fédéral, pourrait avoir des conséquences sur les itinéraires, les tarifs, les aéroports, l'avenir des compagnies aériennes canadiennes et toute autre activité qui dépend du transport aérien.

Cette situation soulève un certain nombre de questions importantes. Les Canadiens estiment-ils que l'on devrait avoir deux transporteurs nationaux efficients, concurrentiels et viables au Canada? Ou ont-ils vraiment une opinion à ce sujet? Les Canadiens s'inquiètent-ils de la perte possible de liaisons et de services directs entre certaines villes canadiennes? Les Canadiens souhaitent-ils uniquement les tarifs les meilleurs marchés, peu importe le fournisseur de service? Devrait-on modifier les exigences voulant que les compagnies aériennes doivent être canadiennes à 75 pour cent, afin de leur donner la souplesse voulue pour s'associer à d'autres transporteurs internationaux?

Nos commentaires

Quelle que soit l'efficacité avec laquelle les compagnies aériennes canadiennes desservent leur marché intérieur, en définitive, leur succès ou leur échec pourrait dépendre de leur aptitude à survivre dans un marché international hautement concurrentiel. Les deux transporteurs nationaux ont insisté sur le fait qu'ils ont besoin de règles du jeu équitables avec leurs concurrents internationaux en ce qui concerne les coûts et les taxes, et nous croyons qu'il s'agit d'un facteur important à prendre en considération dans le contexte des négociations de nouveaux accords internationaux.

Nous espérons également que le gouvernement fédéral tiendra compte de l'avantage géographique du Canada en ce qui a trait aux services aériens internationaux, des retombées

intérieures de ceux-ci, ainsi que des conséquences des modifications apportées à la politique aérienne internationale sur la capacité des aéroports, le calcul des prix, la gestion et la structure compétitive de l'industrie aérienne.

LE PROCESSUS DÉCISIONNEL

Dans le contexte des transports, même si l'actuelle répartition des pouvoirs entre les secteurs public et privé, et entre les gouvernements municipaux, provinciaux et fédéral a relativement bien fonctionné pendant 123 ans, de nombreux Canadiens ne sont pas convaincus qu'elle fonctionnera aussi bien au cours des 30 prochaines années.

Central et local

Même si la plupart des Canadiens reconnaissent le besoin d'une politique nationale au niveau fédéral, ils veulent également exercer un certain contrôle sur les éléments qui les affectent au niveau local. Lors des audiences, on nous a parlé de normes nationales qui, appliquées à des situations locales, créent des difficultés ou des dépenses inutiles.

Nous avons entendu dire que par souci d'efficience dans certaines régions éloignées du Canada, les voyageurs et le fret sont transportés sur le même palier dans l'avion. Ces avions, les «combis», sont des appareils qui combinent le transport du fret et des voyageurs. On nous a dit que les règlements que propose Transports Canada pour ces appareils augmenteraient considérablement le coût de cette méthode d'exploitation, ou dans certains cas, empêchera même l'utilisation de ces appareils.

Du côté des transports maritimes, on nous a parlé d'une norme nationale qui exige l'installation d'un dispositif permettant de localiser rapidement les traversiers en difficulté. Cette

exigence peut être très utile pour les traversiers qui relient les ports éloignés sur la côte est, mais de nombreux traversiers de la côte ouest se déplacent dans des eaux abritées où ils peuvent facilement être repérés en cas de difficulté. Pourtant, tous les traversiers sont obligés d'engager les fonds nécessaires pour acheter et installer ce dispositif.

On nous a dit également que de nombreux services médicaux, sociaux et éducatifs supérieurs tendent à être offerts seulement dans quelques localités. Les Canadiens se demandent si les responsables pensent aux coûts de transport que doivent défrayer les utilisateurs des régions éloignées au moment de choisir l'emplacement de nouvelles installations. Dans le Nord en particulier, l'accès aux services modernes exige de longs déplacements par avion.

Secteur privé et secteur public

Les Canadiens ne s'entendent pas forcément sur le rôle des secteurs public et privé dans le domaine des transports. Ils ne savent pas qui doit planifier, posséder, exploiter, surveiller et réglementer le système. De nombreux Canadiens sont convaincus que le secteur privé peut contribuer à créer le climat concurrentiel qui permettra d'offrir les tarifs les plus bas et la gamme de services la plus étendue. D'autres soulignent les investissements que font les gouvernements d'autres pays dans les systèmes ferroviaires à grande vitesse et se demandent pourquoi on ne fait pas des investissements semblables ici.

De nombreux Canadiens, en se rendant compte que d'autres pays utilisent des technologies perfectionnées pour la billetterie intermodale, notamment pour la manutention des bagages, se montrent impatients devant la lenteur de l'application de ces techniques ici. Ils souhaitent des déplacements intégrés intermodaux plus faciles et plus attirants au

Canada. Ils se demandent si la compétition entre les modes de transport ne gêne pas l'intégration. Par exemple, certains exploitants pourraient voir d'un mauvais oeil la création de gares intermodales et de systèmes intégrés de billetterie et de correspondance dans la mesure où ils cherchent à obtenir comme clients les mêmes voyageurs (les services d'autocar et de train traditionnel, par exemple).

Nos commentaires

Au cours de l'année qui vient, nous aurons à aborder les questions de l'amélioration du processus décisionnel, la division des pouvoirs entre les paliers de gouvernement et le rôle des secteurs public et privé, et nous souhaiterions recevoir les commentaires du public. Voici certaines des grandes questions que nous devrons aborder :

- La division actuelle des responsabilités entre les paliers de gouvernement correspond-elle bien au système de transport des voyageurs d'aujourd'hui?

- Comment le processus décisionnel peut-il être organisé pour permettre l'application de normes nationales tout en facilitant la participation locale?

- Dans quelle mesure peut-on se fier au secteur privé pour qu'il investisse largement dans l'infrastructure de transport ou dans de nouveaux services?

- Quels critères devraient guider les décisions du secteur public en matière d'investissement? Par exemple, en dehors de raisons purement financières, si le train à grande vitesse est un bon investissement, les gouvernements devraient-ils jouer un rôle de chef de file?

Lorsqu'ils parlent de l'égalité des chances d'accès aux transports, les Canadiens sont souvent nombreux à mentionner les droits des défavorisés, c'est-à-dire des pauvres, des personnes handicapées et de ceux qui vivent dans les régions éloignées. Avant 1986, un transporteur pouvait refuser de faire monter un voyageur handicapé qui n'était pas accompagné. En 1986, la Cour fédérale du Canada a décrété que pour les voyages aériens, c'était au voyageur handicapé et non au transporteur de décider si oui ou non il avait besoin d'un accompagnateur. En 1988, le gouvernement fédéral a modifié la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* pour donner à l'Office national des transports le pouvoir de réglementer afin de réduire les obstacles à la mobilité des personnes handicapées dans les transports. En novembre 1990, l'Office a proposé un changement de la réglementation des avions de 30 sièges ou plus, selon lequel si une personne handicapée qui voyage en avion avait besoin d'un siège supplémentaire pour un accompagnateur ou pour elle-même, elle n'avait pas à payer le prix du deuxième siège. D'autre part, l'Office a noté le besoin de normes minimales de formation pour les employés des transporteurs, afin de s'assurer qu'ils traitent les personnes handicapées avec tous les égards voulus.

Malgré ces efforts du gouvernement, les personnes handicapées nous ont dit ne pas être bien desservies par le système de transport des voyageurs. Le personnel en particulier n'est pas formé pour s'occuper des voyageurs handicapés.

Plusieurs groupes ont très souvent donné l'exemple d'un système qui semble comporter la plus grande variété de choix de transport au prix apparemment le plus bas et cité ce forfait comme la norme idéale. En dehors de la question de savoir si cette norme est réaliste, le fait de décrire une

norme en ne tenant compte que de ces éléments néglige des aspects essentiels du service de transport, entre autre la taille du marché et l'impact environnemental.

Seul un marché important permet de supporter une grande variété de services à des prix apparemment bas. En termes de transport, des marchés importants signifient des concentrations de population dans des endroits clés, autrement dit, de grandes régions métropolitaines. Ces régions semblent avoir un meilleur service de transport, mais il faut y regarder de plus près. Elles souffrent généralement de graves problèmes de congestion, de bruits associés au transport et d'une dégradation de la qualité de l'air. Il faut y payer des prix considérablement plus élevés pour accéder aux espaces verts, aux loisirs, aux stationnements et aux logements. Ce qui semble à première vue un prix inférieur pour un meilleur service est en réalité un prix bien supérieur lorsque l'on tient compte du coût de vivre et de travailler dans ces métropoles. Comme pour le reste, il faut faire des choix, dans ce cas, entre un lieu de résidence moins coûteux et des coûts de transport plus élevés.

Nos commentaires

Toute la question du droit aux services de transport doit être examinée de plus près. Quels sont ces droits? Jusqu'où vont-ils?

Nous allons examiner ce problème au cours de l'année qui vient, mais nous pensons que les Canadiens handicapés ne devraient pas attendre le XXI^{e} siècle pour obtenir des services de transport adéquats. De par la loi, les personnes handicapées ont les mêmes droits que les autres Canadiens à cet égard. Malgré les améliorations récemment apportées par

l'industrie et les gouvernements, nous les encourageons à tenir compte des besoins des voyageurs ayant des handicaps au moment de former leur personnel ou de concevoir ou acheter du nouvel équipement.

L'AVENIR : CONSIDÉRATIONS CRITIQUES DANS L'ÉLABORATION D'UN CADRE POUR L'AVENIR

Notre examen nous a appris que les questions associées au transport des voyageurs sont complexes, que les ressources économiques sont limitées et que les exigences de notre société sont nombreuses et parfois contradictoires. Il sera très difficile de faire des choix sur le système de transport des voyageurs de demain. Pour nous faciliter la tâche, nous devons commencer par décider des caractéristiques dont nous voulons doter notre système de transport, disons en l'an 2020, et alors commencer, avec chaque choix, à nous orienter dans ce sens; autrement dit, développer un cadre décisionnel en matière de transport des voyageurs.

Le cadre du transport des voyageurs se caractérise par la façon dont il aborde les éléments clés du système de transport:

- les secteurs public et privé : quels devraient être leurs rôles?
- le partage des compétences : à quel palier gouvernemental la prise de décisions incombe-t-elle?
- la répartition des coûts : tarifs, péages et taxes — d'où devrait venir l'argent?
- l'obligation des responsables de rendre compte : comment renseigner le public?

Au cours de l'élaboration de ce cadre, notre première tâche consistera à identifier les objectifs et les principes privilégiés pour le système de transport des voyageurs de l'avenir. Dans les pages qui suivent nous allons étudier quatre objectifs qui pourraient être considérés pour le système de transport des voyageurs.

Notre deuxième tâche consistera à étudier les éléments clés mentionnés ci-haut et leur interaction car nous croyons que c'est l'interaction de ces éléments qui déterminera jusqu'à quel point le système de transport des voyageurs réussira à réaliser les objectifs privilégiés. Nous parlerons des facteurs que nous jugeons importants pour prendre des décisions au sujet de ces éléments clés.

Les décisions qui seront prises sur les objectifs et ces éléments devraient nous aider à recommander les modifications à apporter aux lois, aux règlements et aux institutions pour permettre la réalisation des objectifs et, par conséquent, la création d'un système national intégré de transport interurbain des voyageurs pour le XXI^{e} siècle.

QUELS OBJECTIFS DOIT RÉALISER LE FUTUR SYSTÈME DE TRANSPORT?

Les besoins particuliers des voyageurs varient beaucoup. Il existe des différences marquées dans l'aptitude de l'actuel système de transport à répondre aux besoins d'un voyageur d'affaires se dépêchant entre deux villes, d'une famille de Régina en vacances dans les Maritimes ou d'un résidant d'une localité rurale en visite chez des amis et des parents dans une autre ville. Généralement, chaque personne choisit entre les différents modes en fonction du prix des services qui ont le plus d'importance à ses yeux. Elle choisira, par exemple, entre le prix et la fréquence, la vitesse et le confort.

Les compagnies de transport du secteur privé cherchent généralement à faire des profits. Si les marchés étaient parfaitement concurrentiels, un juste équilibre entre les exigences des consommateurs et les niveaux de services offerts par les entreprises de transport se produirait naturellement.

Les objectifs des consommateurs qui font des choix et des entreprises qui offrent des services de transport sont assez simples. Les gouvernements toutefois ont jugé nécessaire d'intervenir sur le marché du transport pour divers motifs : pour améliorer l'équité; pour améliorer l'efficience des marchés qui ne sont pas parfaits; pour encourager l'unification du pays; et pour favoriser le développement régional. Dans cette section, nous nous concentrerons sur les objectifs qui pourraient orienter le choix des politiques gouvernementales.

Équité

La notion d'équité signifie qu'il faut offrir aux gens des prestations relativement semblables dans des situations qui se ressemblent. L'équité revêt bien d'autres dimensions. Par exemple, le concept peut supposer de rendre le système accessible aux défavorisés, qu'ils vivent dans des régions éloignées, qu'ils soient handicapés ou qu'ils aient un faible revenu.

En général, les Canadiens souscrivent au principe selon lequel les pouvoirs publics doivent fournir de l'aide aux défavorisés. Lorsque les pouvoirs publics étudient des projets de politique motivés par l'équité et la justice, ils doivent décider qu'il existe un besoin légitime, comparer ce besoin à d'autres demandes de soutien public et tenir compte des demandes concurrentes pour les deniers publics.

Efficience

Efficience signifie en avoir pour son argent. Un système de transport efficient offrirait le meilleur rapport qualité-prix tout en répondant aux besoins des voyageurs.

Pour évaluer l'efficience, il faut définir le plus exactement possible les avantages et les coûts. Au nombre des avantages, il doit non seulement y avoir la possibilité de se rendre de A à B mais également d'autres facteurs comme la sécurité, la commodité, la vitesse, la fréquence et le confort. Parmi les coûts, il y a ceux qui contribuent au prix du billet de transport — main-d'oeuvre, capital, équipement et carburants — ainsi que les coûts plus larges générés par la pollution atmosphérique, l'utilisation des terres, la congestion et les accidents.

Des marchés compétitifs sont, en général, efficients. Les gouvernements pourraient choisir d'intervenir lorsque les marchés ne sont pas efficients. Cela peut se produire lorsque les concurrents sont faibles ou non existants, que les clients n'ont pas les données voulues pour prendre des décisions avisées ou que l'on ne tient pas compte des coûts sociaux plus étendus, comme ceux de la pollution ou de la congestion.

Édification du pays

Historiquement parlant, les pouvoirs publics ont pensé que les transports constituaient un maillon essentiel à l'édification et à l'unification du pays. La Confédération fut même fondée sur l'engagement de construire une voie de chemin de fer reliant la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick au centre du Canada. La construction de la voie ferrée entre la Colombie-Britannique et les autres provinces canadiennes et l'instauration de services de traversier reliant l'Île-du-Prince-Édouard et, plus tard, Terre-Neuve au continent,

faisaient partie intégrante des conditions de l'union de ces provinces avec le Canada. Le besoin de services aériens et terrestres transcontinentaux a exercé une profonde influence sur d'autres décisions prises en matière de transport, notamment sur la participation directe du gouvernement fédéral dans les Chemins de fer nationaux du Canada et Air Canada. L'établissement de la souveraineté du Canada sur le Grand Nord a contribué à créer des services de transport dans cette direction.

L'édification du pays aujourd'hui implique un ensemble de défis différents d'autrefois. Aujourd'hui, le Canada possède un système de transport des voyageurs relativement bien développé et diversifié et il semble que la tendance actuelle est de favoriser une plus grande intégration internationale des transporteurs.

Développement régional

Dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, le développement régional devenait pour la première fois un objectif du système de transport.

À nos audiences, des gens de partout au Canada ont parlé en faveur des investissements dans l'infrastructure des transports pour promouvoir le développement régional, économique ou industriel. Beaucoup nous ont dit que dans leur région, les avantages d'un investissement dans les transports l'emporteraient sur les coûts. On nous a aussi dit qu'il fallait avoir un contrôle local sur les décisions en matière de transport afin de façonner le type de développement qui réponde le mieux aux intérêts d'une région donnée.

L'augmentation du tourisme ou le développement des affaires sont souvent décrits comme des avantages du développement régional. Cela peut ou non être un objectif souhaitable

en soi. Le tourisme, par exemple, peut attirer des visiteurs de l'étranger et créer ainsi de nouveaux emplois dans cette industrie; mais lorsque les nouvelles activités découlant des investissements dans les transports se font aux dépens des régions voisines, il ne s'agit plus que d'un transfert d'emplois. Dans une perspective nationale, on peut se demander dans quelle mesure les avantages pour le développement régional ne représentent qu'un transfert interrégional.

Arbitrages

Nous avons énoncé quatre objectifs que les pouvoirs publics pourraient envisager lorsqu'ils pèsent les options pour les systèmes de transport de demain : l'équité, l'efficience, l'édification du pays et le développement régional. En considérant le dosage et l'équilibre entre ces objectifs, des arbitrages seront nécessaires. Lors de la prochaine étape de notre travail, nous allons considérer des arbitrages afin de faire des recommandations sur ce que nous croyons être le bon équilibre des objectifs à atteindre pour le système de transport des voyageurs du XXI^{e} siècle.

LES ÉLÉMENTS CLÉS

Une fois établi le dosage approprié des divers objectifs d'un système de transport des voyageurs, il nous faudra considérer plusieurs éléments clés.

Les secteurs public et privé : quels devraient être leurs rôles?

Dans le domaine des transports au Canada, les pouvoirs publics et le secteur privé ont assumé des rôles différents. Par exemple, même si l'industrie automobile appartient principalement à des intérêts privés qui en assurent la direction, le

développement et l'exploitation, de nombreux éléments des autres modes de transport sont, ou ont été, profondément influencés par les pouvoirs publics. Cette influence s'est exercée par diverses combinaisons de règlements, de participation directe dans les transporteurs publics, de prestation d'infrastructures (comme les routes ou les aéroports), de subventions et de taxes spéciales.

Un système de transport nécessite en général des installations onéreuses, durables, fixes et qui ne peuvent pas facilement être converties à d'autres usages. Souvent, loin d'être exploitées isolément, ces installations sont interdépendantes des installations et des opérations d'autres transporteurs ou d'autres modes de transport. Par exemple, au Canada, plusieurs compagnies aériennes se partagent les mêmes installations aéroportuaires. Dans d'autres pays, l'intégration des infrastructures est encore plus marquée. Des compagnies aériennes et des compagnies de chemin de fer se partagent les mêmes gares de sorte que les voyageurs n'ont qu'à descendre de l'avion pour prendre place à bord d'un train qui les amènera à leur destination finale. L'intégration, l utilisation efficiente des installations et les coûts élevés des nouvelles infrastructures exigent une planification à long terme de la part des secteurs public et privé.

Ces dernières années, de nombreux pays ont réduit leur réglementation économique sur les transports, c'est-à-dire celle sur les tarifs appliqués ainsi que celle sur l'accès et le retrait des compagnies du marché. Au Canada, nous avons constaté une diversité de régimes de réglementation économique pour différents modes de transport. Par exemple, alors que la réglementation des compagnies aériennes a été réduite, cette approche n'a généralement pas été suivie pour les compagnies d'autocars interurbains. Cependant, la sécurité est réglementée pour tous les modes, une tendance qui va en s'accentuant.

Le partage des compétences : à quel palier gouvernemental la prise de décisions incombe-t-elle?

La compétence s'entend du droit d'un pouvoir souverain à légiférer et à faire respecter la loi, dans les limites d'un territoire. La compétence des lois relatives au système national de transport des voyageurs a été répartie entre les gouvernements fédéral et provinciaux au moment de la Confédération en vertu de la *Loi Constitutionnelle de 1867*. Comme nous l'avons vu au chapitre II, les provinces se sont généralement vu confier la responsabilité des transports dans les limites de leur territoire alors que le gouvernement fédéral s'est vu confier celle des transports transcendant ces frontières. Chaque gouvernement a adopté des lois et des règlements et créé des institutions pour administrer les systèmes de transport relevant de leurs compétences respectives.

D'importantes activités d'élaboration et de prise de décisions touchant les politiques de transport prennent également place au niveau municipal. Compte tenu de la croissance des villes et des banlieues, les décisions qui sont prises au niveau municipal et régional jouent un rôle de plus en plus important dans le transport interurbain. En vertu de la Constitution, les municipalités n'ont aucune compétence en soi, mais elles se voient déléguer des pouvoirs par les provinces.

Si la division fondamentale des pouvoirs n'a pas changé depuis 1867, le système national de transport des voyageurs a subi bien des changements. Le transport ferroviaire voyageurs, par exemple, a d'abord été le moyen prédominant de déplacement interurbain avant de subir un déclin dramatique. Il fut un temps où le système national de chemins de fer qui relevait du gouvernement fédéral, comme c'est toujours le cas, était le principal moyen de transport des voyageurs d'une province à l'autre ou même à l'intérieur d'une même province. De nos jours, le réseau ferroviaire

national sert encore à transporter des marchandises, mais il transporte moins de voyageurs. Les plus grandes chances des trains de voyageurs semblent résider dans des lignes de courte à moyenne distance au niveau régional.

En revanche, les routes, jadis considérées comme une question d'intérêt local, ont toujours relevé des provinces. La route Transcanadienne relève essentiellement de la compétence de chaque province qu'elle traverse. Par contre, dans d'autres pays, comme l'Australie, l'Allemagne et les États-Unis, tous dotés d'un gouvernement de type fédéral, le gouvernement central joue un rôle prépondérant dans la conception, le financement et l'entretien du réseau routier national.

L'amélioration de la coordination entre les divers paliers de gouvernement peut se faire de bien des façons : en incitant les municipalités et les provinces d'une même région et de plusieurs régions à collaborer entre elles, et en sollicitant la participation du gouvernement fédéral. La coordination présente surtout des avantages pour les activités de transport qui couvrent ou affectent plus d'une région ou qui nécessitent une coopération interrégionale. De la même façon, on peut escompter certains avantages d'une coordination des décisions concernant tous les modes de transport qui se font concurrence ou qui devraient le faire dans l'ensemble du système ou au niveau régional. Ce type de coordination empêcherait qu'un mode de transport ne bénéficie d'un avantage concurrentiel en raison de règlements fixés par un palier de gouvernement qui ne concordent pas avec ceux fixés par un autre.

Le problème devient ensuite l'identification des modes qui se font concurrence ou devraient le faire. Notre étude du système jusqu'à présent laisse à penser qu'une approche modale n'est peut-être pas la bonne. Pour de nombreux voyages, surtout par affaires, la durée du voyage semble

être un facteur plus important que le mode de transport. À environ deux heures, l'avion, le train et l'automobile sont tous concurrentiels. À environ trois heures, la voiture commence à être délaissée au profit du train et de l'avion. Cela veut-il dire que les voyages aériens de courte durée doivent être réglementés par un palier de gouvernement et les longs voyages par un autre et qu'il faudrait réaffecter la responsabilité au fur et à mesure que la technologie réduit la durée des voyages aériens? L'évolution de la technologie pourrait influencer le degré d'intégration des responsabilités et le choix des mécanismes de coordination.

La répartition des coûts : tarifs, péages et taxes — d'où devrait venir l'argent?

Ce sont les consommateurs et les contribuables qui paient les frais de construction, d'entretien et d'exploitation des projets de transport. Les entreprises du secteur privé comme les compagnies d'autocar, les compagnies aériennes, les compagnies de chemin de fer et les compagnies de traversier perçoivent des tarifs qui couvrent leurs frais et dans certains cas, bénéficient de subventions et d'avantages fiscaux. La participation des pouvoirs publics au secteur des transports est assurée par les recettes provenant de deux sources : les impôts et les frais d'utilisation.

Une taxe est une imputation générale qui ne fait pas la différence entre les activités de transport et celles d'autres secteurs de l'économie. Par exemple, alors qu'une taxe de vente générale génère des recettes au titre de postes liés au transport comme les ventes de voitures, les achats d'essence et le prix des billets de transport, elle en génère également au titre de nombreux autres postes qui n'ont aucun rapport avec les transports et qui sont taxés au même taux. Les

recettes provenant d'une taxe de vente générale sont généralement mises dans un fonds qui sert à régler les dépenses de toutes les activités gouvernementales, y compris les transports.

Définis en termes généraux, les frais d'utilisation représentent un paiement fondé spécifiquement sur l'utilisation du système de transport. Par exemple, lorsqu'un automobiliste paie son permis de conduire et sa plaque d'immatriculation, on peut parler de frais d'utilisation. Il peut s'agir également des taxes sur les carburants, des péages d'autoroutes et des ponts et des taxes sur le transport aérien. Ces frais d'utilisation peuvent ou non servir aux dépenses et aux investissements dans le domaine des transports.

Les frais d'utilisation incitent généralement les consommateurs à modifier leurs exigences en matière d'infrastructures — qu'il s'agisse d'une piste d'aéroport ou d'une route. Par ailleurs, la demande des usagers varie en fonction de ces frais, ce qui devrait indiquer aux pouvoirs publics dans quelle mesure le public apprécie tel ou tel service.

On peut s'attendre à ce que le public continue d'exiger des améliorations aux infrastructures existantes ainsi que la construction de nouvelles infrastructures. Les pouvoirs publics devront tenir compte de la demande de services lorsqu'ils songent à la façon de financer les nouvelles infrastructures. Ils devront choisir entre plusieurs projets, incluant des projets liés aux transports, et s'interroger sur leur volonté soit d'augmenter les impôts soit d'essuyer un déficit. Pour les principaux projets d'infrastructures publiques, d'autres sources de financement telles des frais d'utilisation nouveaux ou accrus, pourraient devoir être envisagées.

L'obligation des responsables de rendre compte : comment renseigner le public?

Pour être avisé, un public doit avoir accès à des informations et doit comprendre les motifs qui dictent les décisions gouvernementales. Voici quelques-unes de ces informations :

- qui sont les utilisateurs du système de transport;
- qui sont les payeurs et les bénéficiaires;
- qui sont les bénéficiaires des subventions;
- les effets sur l'environnement;
- les niveaux de congestion.

Une meilleure collecte ainsi qu'une meilleure banque de données fourniraient des renseignements utiles sur les transports. Mais ni l'une ni l'autre ne donnerait suffisamment d'explications sur les décisions gouvernementales. Le public serait peut-être en faveur d'un bulletin rapportant les décisions gouvernementales en matière de transports. Que devrait-il contenir et quel serait son format? Devrait-il présenter les coûts et avantages pris en considération par le gouvernement dans ses prises de décisions? Devrait-il préciser les utilisateurs du système de transport, qui paie et qui reçoit les subventions? Devrait-il décrire les effets sur l'environnement et les niveaux de congestion qu'auraient les politiques et les dépenses en matière de transport? Qui devrait entreprendre un tel examen?

LES PROCHAINES ÉTAPES

La Commission a reçu pour mandat d'étudier tous les problèmes se rattachant au transport des voyageurs par tous les modes existants. C'est précisément ce que nous entendons faire. Notre but est de formuler des recommandations dans notre rapport final, lesquelles seront basées sur un cadre solide.

Dans ce chapitre, nous avons fait état de certaines de nos préoccupations et avons fait observer que, certaines personnes croient que des décisions devront êtres prises sur certains dossiers comme le concept ciels ouverts, la construction d'un train à grande vitesse dans les couloirs à forte densité de population et un réseau routier national, avant que nous ne publions notre rapport final. Nous savons également que toutes sortes de pressions s'exercent sur nous pour que nous formulions maintenant des recommandations spécifiques sur ces dossiers. À cet égard, nous estimons que ce rapport intérimaire servira de guide aux décisions à prendre avant notre rapport final, qui sera présenté fin 1992. Nous espérons que les préoccupations et les questions que nous avons soulevées seront prises en considération durant le processus décisionnel.

Pendant l'étape de nos travaux qui nous mènera au rapport final, nous étudierons les cadres du transport des voyageurs pour le XXI^{e} siècle de la façon suivante :

1. Nous examinerons de plus près les lois, règlements et institutions existants afin de vérifier avec plus de certitude les objectifs et les principes qui orientent la prise de décisions objective pour le système de transport des voyageurs du XXI^{e} siècle. Si non, nous ferons des recommandations sur ce que devraient être ces objectifs selon nous.

2. Nous étudierons les éléments clés afin de voir si nos réponses aux questions posées permettront d'atteindre les objectifs privilégiés.

3. Nous commenterons la façon dont les lois, les règlements et les institutions actuelles devraient être modifiés afin d'incorporer les objectifs et éléments clés que nous aurons privilégiés.

4. Nous analyserons les implications que notre cadre pourrait avoir sur certains problèmes particuliers importants dans le domaine du transport des voyageurs.

ANNEXE A

DÉCRET

C.P. 1989-2036

CANADA

CONSEIL PRIVÉ

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le

19 octobre 1989

Le Comité du Conseil privé, sur avis conforme du Premier ministre, recommande que soit émise, en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, une commission revêtue du grand sceau du Canada portant nomination de

Louis Davies Hyndman, d'Edmonton (Alberta)
Marie-Josée Drouin, de Montréal (Québec)
Susan A. Fish, de Toronto (Ontario)
Marc Gaudry, de Montréal (Québec)
William P. Kelly, C.C., d'Ottawa (Ontario)
John B. Hamilton, c.r., de Toronto (Ontario)
John Forbes Helliwell, de Vancouver (Colombie-Britannique)
James D. McNiven, d'Halifax (Nouvelle-Écosse)
Dr Maurice LeClair, O.C., M.D., de Westmount (Québec)

ainsi que d'autres personnes qui peuvent être nommées de temps à autre, pour faire enquête et rapport sur un système national intégré de transport interurbain des voyageurs permettant de répondre aux besoins du Canada et des Canadiens au XXIe siècle et de maintenir et améliorer les liaisons entre les régions et les collectivités du Canada; et

Le Comité recommande également que l'étude inclue un examen des points suivants

a) le rôle d'un système national intégré de transport interurbain des voyageurs, compte tenu de

- la place du transport interurbain des voyageurs dans l'ensemble du système de transport;
- l'étendue et l'état actuels du système de transport interurbain des voyageurs au Canada;
- les tendances démographiques;
- les tendances sociales et les préférences des usagers;
- les progrès techniques dans l'industrie des transports;

.../2

- les nouveautés internationales dans le domaine des transports et les répercussions qu'elles peuvent avoir sur la compétitivité du Canada;

- les perspectives économiques pour l'économie canadienne et l'incidence qu'elles auront vraisemblablement sur les besoins en matière de transport interurbain des voyageurs;

- les besoins des Canadiens sur le plan de la mobilité;

c) la structure d'un système national intégré adéquat de transport interurbain des voyageurs pour le transport aérien, maritime, routier et ferroviaire et les relations entre ces modes, compte tenu des éléments suivants :

- les moyens d'encourager les Canadiens à voyager au Canada;

- la combinaison appropriée des divers modes pour maximiser l'efficacité, l'efficience et la compétitivité du système;

- les incidences financières d'un système de cette nature, notamment les fonds de démarrage nécessaires ainsi que le coût de son entretien et de son exploitation;

- la promotion de moyens de transport économiques;

- les conséquences écologiques des diverses options pour que l'on puisse trouver un équilibre entre les effets sur l'environnement et les besoins des Canadiens en matière de transport;

d) les possibilités et les contraintes que présente ce système, c'est-à-dire

- émettre des avis sur les ententes qui s'imposent entre des institutions, notamment pour rationaliser et coordonner les rôles respectifs des trois ordres de gouvernement au Canada quant à la prestation des services de transport interurbain des voyageurs;

.../3

- déterminer le cadre approprié des relations de travail;

- évaluer l'interface entre l'industrie des transports et le gouvernement;

d) les modalités financières qui conviennent pour mettre sur pied ce système, c'est-à-dire

- tenir compte des compétences des différents ordres de gouvernement et du secteur privé;

- tenir compte du coût global pour les Canadiens;

- examiner la notion de la juste répartition du coût entre les usagers;

- étudier les moyens d'amener des entreprises privées à financer des projets d'envergure dans le domaine des transports; et

Le Comité recommande également que les commissaires

1) soient autorisés à adopter les méthodes et les procédures qu'ils considèrent les plus indiquées pour la conduite de l'enquête au moment qu'ils jugeront opportun;

2) soient autorisés à louer les bureaux et les installations nécessaires à l'enquête, conformément aux politiques du Conseil du Trésor;

3) soient autorisés à recourir, comme le prévoit l'article 11 de la loi sur les enquêtes, aux services d'experts et d'autres personnes, aux taux de rémunération et de remboursement qu'approuvera le Conseil du Trésor;

4) reçoivent pour instruction, dans le cadre de leur travail, de chercher à obtenir les points de vue de toutes les administrations provinciales et territoriales ainsi que ceux de tous les Canadiens intéressés de toutes les conditions sociales et de toutes les régions du Canada;

.../4

5) reçoivent pour instruction de présenter un rapport provisoire, dans les deux langues officielles, au gouverneur en conseil, au plus tard dans les dix-huit mois qui suivent;

6) reçoivent pour instruction de présenter un rapport définitif, dans les deux langues officielles, au gouverneur en conseil, dans un délai raisonnable sans toutefois dépasser trois ans;

7) reçoivent pour instruction de remettre les dossiers et documents de l'enquête au greffier du Conseil privé le plus tôt possible après la fin de l'enquête; et

Le Comité recommande aussi que Louis Davies Hyndman, d'Edmonton (Alberta), et Marie-Josée Drouin, de Montréal (Québec), soient nommés respectivement président et vice-président de la Commission; et

Le Comité recommande en outre que Janet Smith, d'Ottawa (Ontario), soit nommée directeur exécutif de la Commission.

CERTIFIED TO BE A TRUE COPY - COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Clerk of the Privy Council - Le greffier du Conseil privé

ANNEXE B

MÉMOIRES SOUMIS À LA COMMISSION

Abercrombie, Vera
Acadian Lines Limited
Accès-Bleuets
Adair, Inez
Advanced Science and Research
Advisory Commission on Employment Equity for the Disabled
Air Alliance inc.
Air Atlantic Ltd.
Air Canada
Air Nova Inc.
Air Ontario Inc.
Air Transat
Airport Management Conference of Ontario
Alberta Committee of Disabled Citizens
Alberta Council on Aging
Alberta Federation of Labour
Alberta Roadbuilders and Heavy Construction Association
Alexander, Earl-Ingram
Alexandria, Anne Gloria
Alkan Air Limited
Allen, Peggy
Alliance Canadienne des Associations Touristiques
Amiro, Nelson
Anderson, Ernest *
Angus, Iain, député fédéral
Archer, John *
Armstrong, James *
Arseneault, Guy H., député fédéral
Asea Brown Boveri Inc.

* télémémoire

Asher, Alan *
Association canadienne de l'autobus
Association canadienne des automobilistes
Association canadienne des automobilistes — Québec
Association canadienne des automobilistes — Saskatchewan
Association canadienne des paraplégiques
Association canadienne du contrôle du trafic aérien
Association canadienne du transport urbain
Association canadienne pour l'intégration communautaire — Sydney
Association Canadienne des Loisirs-Parcs
Association Canadienne des Opérateurs de Tours
Association de transport aérien du Canada
Association des consommateurs du Canada — Ontario
Association des consommateurs du Canada — Saskatchewan
Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
Association des étudiantes et étudiants des 2e et 3e cycles de l'Université McGill inc.
Association des étudiants d'éducation permanente de l'Université McGill
Association des femmes diplômées des universités — Rive-Sud (Montréal)
Association des ingénieurs-conseil du Canada
Association des malentendants canadiens
Association des propriétaires d'autobus du Québec
Association des prospecteurs du Québec
Association des syndicats des cheminots du Canada
Association des syndicats des cheminots du Canada — comité législatif de l'Ontario
Association du transport écolier du Québec
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale

* télémémoire

Association Québécoise de loisirs pour personnes handicapées
Association Québécoise du transport et des routes inc.
Association touristique Chaudière-Appalaches
Athabaska Airways Ltd.
Atlantic Provinces Transportation Commission
Atlas Tours Ltd.
Aylward, Kevin, député provincial
Aylward, Robert J., député provincial et critique pour le transport, opposition officielle — Terre-Neuve
B.C. Association of Indian Friendship Centres
B.C. Ferry and Marine Workers' Union
B.C. Transit
Baffin Region Inuit Association
Baffin Regional Council
Bagnall, L'honorable Leone, chef de l'opposition — Île-du-Prince-Edouard
Bagneau, Larry *
Baird-Filliter, Barbara, chef du Parti Progressiste Conservateur du Nouveau-Brunswick
Banninga, Edward P.
Barron, R.E.
Barstead, Mark
Barton, Ray *
Baster, John
Bearskin Airlines
Beatty, Eileen
Bechtel, George
Beesack, Lavada *
Bennett, Roy
Betz, Martin
Bietenholz, Doris *
Bilek, Ann *
Bishop, Barry R.
Black, M^me^ Marjorie *
Blaikie, Bill, député fédéral

* télémémoire

Blondin, Ethel, députée fédérale
Bluenose Boat Yard
Blyth & Company
Boberg, Mike
Boffett, Judy *
Bombardier Inc.
Borson, Roo
Brandon Economic Development Board
Brigden, Joan E.
British Columbia Automobile Association
British Columbia Coalition of People with Disabilities
British Columbia Railway Historical Association
Brockelbank, John, député provincial et critique pour le transport, opposition officielle — Saskatchewan
Brown, E.L. *
Brown, Ronald F.
Bureau de commerce d'Ottawa-Carleton
Bureau de commerce de Halifax
Bureau de commerce de Montréal
Bureau de commerce du Toronto métropolitain
Bureau de commerce et d'industrie de Cape Breton
Burgess, Graham *
Burns, Austin *
Byer, Anne *
Byer, George *
Cable, Ron *
Calgary Parks and Recreation Board *
Calgary Transportation Authority
Calm Air International Ltd.
Cameron, Gary *
Canadian Airports Limited
Canadian Business Aircraft Association Inc.
Canadian Pacific Pensioners Association
Canadian Passenger Rail Travellers
Canadian Union of Transportation Employees — Local 1, Locomotive Engineers

* télémémoire

Capital Regional District
Capstick, Albert *
Catterall, Marlene, députée fédérale
Cedilnik, Arlene *
Centre de recherche sur les transports — Université de Montréal
Centre for Transportation Studies — University of British Columbia
Chambre de commerce d'Iqaluit
Chambre de commerce de Banff-Lake Louise
Chambre de commerce de Charlottetown
Chambre de commerce de Chicoutimi
Chambre de commerce de Grande Prairie
Chambre de commerce de la Nouvelle-Écosse
Chambre de commerce de la région de Baffin
Chambre de commerce de Keewatin
Chambre de commerce de Prince George
Chambre de commerce de Rimouski
Chambre de commerce de Terre-Neuve et du Labrador
Chambre de commerce de Thunder Bay
Chambre de commerce de Victoria
Chambre de commerce de Windsor
Chambre de commerce de Winnipeg
Chambre de commerce des Territoires du Nord-Ouest
Chambre de commerce du Labrador-Nord
Chambre de commerce du Labrador-Ouest
Chambre de commerce du Montréal métropolitain
Chambre de commerce du Nouveau-Brunswick
Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain
Chemins de fer nationaux du Canada
Chetback, John *
Churchill Development Board
Citizens Association to Save the Environment
Clancy, Dorothy
Clark, Waleena *

* télémémoire

CMH Heli-Skiing — Hiking
CN Roadcruiser Service
Coalition des Organisations Provinciales Ombudsman des Handicapés
Cody, Norman R.
Coll, Philip
Collicott, Martin *
Collier, Agnes *
Collier, Barbara
Collier, Ken *
Combined Councils of Labrador
Comité de la protection de la santé et de l'environnement de Gaspé inc.
Comité intermunicipal de développement économique de Labelle inc.
Comité régional de transport des Îles-de-la-Madeleine
Commercial Travellers' Association of Canada
Commission canadienne des droits de la personne
Commission de la Capitale nationale
Communauté urbaine de Québec
Compagnie Pétrolière Impériale Ltée.
Comuzzi, Joe, député fédéral
Concerned Citizens Committee on High Airfare Costs and Poor Service
Congrès du travail du Canada
Conseil canadien des aveugles — division Colombie-Britannique–Yukon
Conseil canadien pour la réadaption des handicapés
Conseil canadien pour la réadaption des handicapés — Nouveau-Brunswick
Conseil de la conservation du Nouveau-Brunswick
Conseil de la jeunesse du Nouveau-Brunswick
Conseil économique du Nouveau-Brunswick inc.
Conseil national des femmes du Canada
Conseil régional de concertation et de développement Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine

* télémémoire

Conseil régional de concertation et développement de la région de Québec
Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
Conseil régional de développement de la Côte-Nord
Conseil régional de développement du Bas-Saint-Laurent
Conseil régional de l'environnement de l'Est du Québec
Consommateurs et sociétés Canada — bureau de la politique de concurrence
Consumer Organization of Disabled People of Newfoundland and Labrador
Cooke, William E.
Corporation de développement des Laurentides inc.
Corporation de développement économique de Mirabel
Corporation des retraités canadiens intéressés — Nouvelle-Écosse
Corporation municipale de St-Antoine de l'Île-aux-Grues
Cove, Gerald R.
Cox, M^me^ Lawrence *
CP Rail
CP Rail Pensioners — Thunder Bay Chapter
Crossroads Resource Group
Crow, Stanley
Curtis, Brian *
Custom Transportation Services Advisory Board — Edmonton
Daigle, Ronald *
Dal Cin, Lorraine *
Daoust, Lozia *
Davies, Anita *
Davis, Isaac *
de Groot, Connie
DeMarco, Thomas
Dignité rurale du Canada
District régional de Fort Nelson-Liard
District régional de Fraser-Fort George

* télémémoire

District régional de Vancouver
Dobie, Eve-Lynn
Dolhan, Walter *
Donay, Margaret
Donovan, John L.
Dorani, L. *
Doyle, Jerry, député provincial et critique pour le transport, opposition officielle — Alberta
Drumheller Valley Tourism Bureau *
Dunn, Dr Wesley J. *
Duquette, Grace
EcoCity Society
Egan, Kevin J.
Enterprise Newfoundland and Labrador — Labrador Region
Environmental Coalition of P.E.I.
Environmental Mediation and Arbitration Group
Erskine, A.J.
Facing the Future Inc.
Fader, D.J.
Federation of Prince Edward Island Municipalities
Fédération canadienne des étudiants — Nouveau-Brunswick
Fédération canadienne des municipalités
Fédération canadienne du travail
Fédération des aînés Fransaskois
Fédération des clubs de l'âge d'or de l'Est du Québec
Fédération des Travailleurs et Travailleuses du Nouveau-Brunswick
Ferguson, John R.
Ferrier, David
Finlay Navigation Ltd.
Fischer, Mel *
Fisher, Wendall
Fort Chipewyan Advisory Council for Improvement District No. 18

* télémémoire

Fraser, Ken *
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers — bureau national
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers — région de l'Atlantique
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers — région des Prairies
Fraternité des ingénieurs de locomotives — bureau national
Fraternité des ingénieurs de locomotives — comité législatif de la Colombie-Britannique
Gabriel, Frank *
Gardiner, Brian, député fédéral
General Motors of Canada Limited — Diesel Division
Gestion ferroviaire Québec-Portneuf inc.
Gibbens, Keith
Gibson, Robby *
Gingras, Dr Gustave
Goliger's Travel
Goodwin, Robert
Gosselin, Wilfrid
Gouvernement de l'Alberta — ministère des Transports et Services
Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard — ministère des Transports et Travaux publics
Gouvernement de la Nouvelle-Écosse — ministère des Transports et des Communications
Gouvernement de la Saskatchewan — ministère des Transports et des Routes
Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador — ministère des Travaux publics, Services et Transports
Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador — ministère du Développement et du Tourisme
Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest — ministère des Transports

* télémémoire

Gouvernement du Manitoba — ministère des Transports et des Routes
Gouvernement du Nouveau-Brunswick — ministère des Transports
Gouvernement du Yukon — ministère des Transports et des Services communautaires
Greater Peterborough Economic Council
Green Party of Newfoundland and Labrador
Green, Paula *
Greene, Richard
Grey Goose Corporation Limited
Grey, Gordon *
Greyhound Lines of Canada Ltd.
Grunert, Lou
Guse, Marjorie *
Hall, Nancy *
Hall, Robert M.
Hammel, Elizabeth
Hammond Manufacturing Company Limited
Handy Circle Promotions Society
Hansen, Helen
Hansen, Robert
Harding, Jean *
Harris, David John *
Hart, Eleanor
Hazlitt, Dave
Heartly, Linda *
Héritage Canada
Hill, Charles E.
Hogan, Bill, député provincial
Hogan, Emma
Hôtels et Villégiatures Canadien Pacifique
Howard, F.H.
Howarth, John *
Hummason, Bernice

* télémémoire

Institute for Integrated Energy Systems —
University of Victoria
Institute of Transportation Engineers — District 7 Canada
Inuvialuit Development Corporation
Jacobson, John W.
Jansen, Fred *
Jelinski, Eric *
Jette, Tannys *
Johnson, C.E.
Johnston, Ivan F.
Josline, Edna B. *
Journault, Burt *
Kar, Stephen *
Kasoff, Jan *
Kaufman, Carl *
Keagan, Charlie *
Keewatin Inuit Association
Keewatin Regional Council
Keewatin Regional Health Board
Kemp, Mildred A.
Kéroul — Tourisme pour personnes à capacité
physique restreinte
Kingston Area Economic Development Commission
Kitchener-Waterloo Action Committee on
Passenger Train Service
Klewin, Jean S.
Knight, Hal
Kosak, Joeen
Kotipelto, Kirsti *
L'Institut national canadien pour les aveugles
Labrador Airways Ltd.
Labrador Community Futures Committee
Labrador West Tourism Development Corporation
Labrador White Bear Development Association
Laferrière, Suzanne
Lakehead University

* télémémoire

Lambert, G.H.
Lapka, Ihor
Laporte, Rod, député fédéral
Lavalin inc.
Le Groupe SNC inc.
Leahy, Stephen G.
LeBlanc, Francis, député fédéral
Legault, Yvette *
Leibold, David *
Lenay, Pierre *
Leney, Peter
Lerch, Bob *
Les Ami-e-s de la Terre
Les Ami-e-s de la Terre de Québec
Les entreprises ferroviaires du Canada inc.
Liebrock, L.
Lignes Aériennes Canadien International Ltée
Lipphardt, Anja *
Lofthouse, Norma
Lofthouse, Peter
Lorraine, Edward F., député provincial
Lorway, Charles R., Sr.
Lower Mainland Commuter Rail Consortium
Lund, Gary W.
Macdonald, E.B.
Macdonald, Jean *
MacDonald, Allan F.
Mackenzie Regional Planning Commission
MacLellan, Russell, député fédéral
MacRury, Daniel A.
Madden, Wayne
Mahaffy, Dave *
Maltman, Dr K.R.
Manitoba Motor League
Manship, Dorothy *
Mares, Emily *

* télémémoire

Marleau, Diane, députée fédérale
Martens, Debra
Massicotte, Les *
Mather, Viki
Mathieu, Dick
McAllister, Kenneth
McCarney, Frank *
McDonough, Alexa, députée provinciale, chef du Nouveau Parti Démocratique de la Nouvelle-Écosse
McDougall & Secord Limited
McGuire Communications Ltd.
McInnis, Joseph *
McIntyre, W. Terry
McKay, J.R.
Mears, G. *
Memorial University of Newfoundland
Métallurgistes unis d'Amérique — section locale 5795
Mettler, Albert J.
Milliken, Peter, député fédéral
Modlich, Hans G.
Moir, K.D.
Mokami Regional Development Association
Monday, Jenny *
Moore, Paulina *
Morin, François *
Morin, M^me François *
Morrison, A.L.
Motor Vehicle Manufacturers' Association
Mount Allison University Students' Union
Mowat, Claire
Municipalité du comté de Cap Breton
Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
Municipalité régionale de Waterloo
Municipalité régionale de York
Myer, M^me Lou *
N'Swakamok Native Friendship Centre

* télémémoire

Nault, Robert D., député fédéral
Nechako Environmental Coalition
Newfoundland and Labrador Federation of Students
Norman Regional Development Corporation
North Central Municipal Association
North Mainline Committee
Northern Air Transport Association
Northern Association of Community Councils
Northern Ontario Native Tourism Association
Northside Community Futures Committee
NorthStar Aircraft Company
Northumberland Ferries Limited
Northumberland Passenger Task Force
Northwest Territorial Airways Ltd.
Northwest Territories Association of Municipalities
Nova Scotia League for Equal Opportunities
Nova Scotia Safety Council
Nyberg, Lorden *
Office des personnes handicapées du Québec
Olsen, John *
Ontario Advisory Council for Disabled Persons
Ontario Convention and Visitors Association
Ontario Motor Coach Association
Ontario Traffic Conference
Orton, M^me *
Ottrin, Clara
Ottrin, Joseph
Palmer, G.J.
Palmer, Robert *
Park, Marianne *
Parkin, Roma *
Parsons, Gloria *
Parsons, Graham *
Peace Air Ltd.
Peace, Terry *
Peale, Kenneth S.

* télémémoire

Pearce, John C.
Pearce, Wayne S.
Peterson, Mildred *
Picard, Robert *
Pich, Nancy *
Pickering, Lila *
Pioeesan, Isabelle *
Pippy Park Conservation Society
Pitt, Lenore *
Placonouris, Myra *
Pogue, Betty *
Pollution Probe Foundation
Posloski, John *
Prairie Flying Service
Pray, Sénateur Charles P., président du Sénat de l'État du Maine
Prince Edward Island Council of the Disabled Inc.
Prince Edward Island Road Builders Association
Prince George Airport Advisory Committee
Prince George Region Development Corporation
Pringle, Stephen John
Prohaska, Miguel *
Quetico Centre
Rail Passenger Restoration Committee — Moose Jaw
Rail Travel Centre Tours
Rainbow Connection Highway Society
Randall, I.W.
Redmond, Chris *
Regroupement des usagers du transport adapté de Hull métropolitain
Regroupement des usagers du transport adapté de Sherbrooke métropolitain
Reid, Daryl, député provincial et critique de l'opposition officielle pour le transport — Manitoba
Reid, Jeff *
Reid, Norm *

* télémémoire

Remus, Vi
Rhodes, Elizabeth
Richards, Jim *
Ridlington, Roy J.
Riggs, Mary *
Robinson, Jill *
Rogers, Debbie *
Roman Catholic Agriculture Coordinating Committee
Rompkey, Bill, député fédéral
Ross, Robert G. *
Rossiger, Jeremy *
Rutherford, David *
Sahlgren, Len
Sakku Corporation
Salamon, Sandra *
Samson, Cid, député fédéral
Sandell, G.A.
Sanders, Doreen
Saskatchewan Association of Rural Municipalities
Saskatchewan Federation of Labour
Saskatchewan Voice of the Handicapped
Sauer, Elmer *
Sauer, Jim
Sauer, Tom *
Save VIA Rail Committee
Schacherl, Ugo *
Schnabel, M^me *
Schulz, Andrew
Schurman, Graham *
Sears, Bob
Sears, Carol
Seaway-Adirondack Transport Group
Sentier Massawippi
Sheppard, Paul R.
Sherk, John *
Shore, Bruce M.

* télémémoire

Shtern, Avrom David
Sibille, Jacques
Sierra Club du Canada
Sierra Club of Western Canada
Skinner, M^me^ Daniel *
Smith, A.E.
Smith, Anthony C.
Smits, Pasteur K. Teddy
SMT (Eastern) Ltd.
Snetsinger, Ross
Société de développement économique du Saint-Laurent
Société de développement économique du Sherbrooke métropolitain
Société de promotion économique du Québec métropolitain
Spiegel, Don
Spratt, Joe
St. Francis Xavier University Students' Union
St. John's Church
Stammers, Norman *
Stanley Associates Engineering Ltd.
Stark, Chris *
Stechishin, V.M. (Vic)
Stephenson, Margaret L.
Sterling Software International (Canada) Inc.
Stevens, D^r^ John
Stewart, John *
Stonehouse, John *
Sudbury & District Labour Council
Sudbury Regional Development Corporation
Surrey Livery Service
Sydney Harbour Ports Regional Development Board
Tate, Shirley *
TCA — Canada
Think Rail Group
Thompson, Bill

* télémémoire

Thunder Bay Economic Development Corporation
Tivy, R.H.
Toronto Airways Limited
Toronto-Peterborough/Havelock Line Passenger Association
Tourism Industry Association of Alberta
Tourism Industry Association of Nova Scotia
Tourism Industry Association of Saskatchewan
Tourism Industry Association of the Northwest Territories
Tourism Victoria
Trans-Action Coalition
Transport 2000 Atlantic
Transport 2000 British Columbia
Transport 2000 Canada
Transport 2000 Canada — Alberta Branch
Transport 2000 Ontario
Transport 2000 Québec
Transportation Committee of Churchill
Travailleurs unis des transports — comité législatif de la Nouvelle-Écosse
Travailleurs unis des transports — comité législatif du Québec
Travailleurs unis des transports du Canada
Tree Frog Press
Trenholme, James *
Trumpeter Regional Initiative Project
Union des municipalités du Québec
Union of Manitoba Municipalities
Union Québécoise pour la conservation de la nature
United Senior Citizens of Ontario
Université Laurentienne
University College of Cape Breton Students' Union
University of Prince Edward Island Student Union Inc.
University of Toronto — School of Physical and Health Education
University of Waterloo Federation of Students

* télémémoire

University of Western Ontario Students' Council
University of Windsor
Vair, Stewart *
van Stelten, Rosalee
Van Massenhoven, August *
VanBuskirk, F.J. *
Vancouver International Airport Authority
Vancouver Island/Coast Region Transportation Task Force
Vancouver Task Force on Atmospheric Change
Veldhuis, John *
VIA Rail Canada inc.
Vicar, Dr *
Victoria handyDART Advisory Committee
Village de Bertrand
Village de Cumberland House
Village de Minto
Village de Paquetville
Village de Stanstead Plain
Village de Telkwa
Ville d'Edmonton
Ville d'Halifax
Ville d'Inuvik
Ville d'Iqaluit
Ville d'Ottawa
Ville de Bowden
Ville de Bracebridge
Ville de Brandon
Ville de Calgary — VIA Rail Task Force
Ville de Campbellton
Ville de Cardston
Ville de Chicoutimi
Ville de Churchill Falls
Ville de Corner Brook
Ville de Dorval
Ville de Fort McMurray
Ville de Fort Nelson

* télémémoire

Ville de Fort Smith
Ville de Gander
Ville de Gaspé
Ville de Grande Prairie
Ville de Happy Valley-Goose Bay
Ville de Hay River
Ville de Jonquière
Ville de Labrador City
Ville de Laval
Ville de Lethbridge
Ville de London
Ville de Matane
Ville de Melville
Ville de Mirabel
Ville de Moncton
Ville de Montréal
Ville de Nackawic
Ville de North Sydney
Ville de Peterborough
Ville de Port Moody
Ville de Prince Rupert
Ville de Québec
Ville de Red Deer
Ville de Regina
Ville de Saint John
Ville de Sarnia
Ville de Saskatoon
Ville de Sherbrooke
Ville de Simcoe
Ville de St. Anthony
Ville de St. John's
Ville de St. Marys
Ville de St. Stephen
Ville de The Pas
Ville de Thompson
Ville de Thunder Bay

* télémémoire

Ville de Toronto
Ville de Vegreville
Ville de Wabush
Ville de Whitehorse
Ville de Windsor
Ville de Winnipeg
Ville de Yellowknife
Vogan, R.W. *
Walker, David, député fédéral
Walsh, Marian C.
Wapiti Aviation Ltd.
Watson, James Douglas
Watson, Susan
Weitzel, Marguerite *
Well Information Services for the Elderly
Welsh, Mathieu
West Coast Railway Association
Western Rail Passenger Restoration Committee
Western Transportation Advisory Council
White Pass Transportation Limited
Whitney, Richard
Wiggins, Renard *
Wilcox, Ernest *
Wilfrid Laurier University Students' Union
Williams, Geeshen Clausen
Williams, James *
Wilson, E.C. Grant
Wilson, W.A. (Dale)
Wimperis, Bill *
Windsor, Essex County & Pelee Island Convention and Visitors Bureau
Wood, Marilyn *
Wyton, Julia J. *
Yellowhead Highway Association
Yeo, Arlene *
Yu, Brian

---

* télémémoire

ANNEXE C

LISTE DES PARTICIPANTS AUX AUDIENCES PUBLIQUES

YELLOWKNIFE, Territoires du Nord-Ouest
Lundi le 27 août, 1990

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest
Ministère des Transports
L'honorable Gordon Wray, ministre
Hal Gerein, sous-ministre
Pietro de Bastiani, analyste principal des politiques

Chambre de commerce des Territoires du Nord-Ouest
Jane Groenewegen, présidente

Ville de Fort Smith
Louis Sebert, maire adjoint

Ville de Yellowknife, et représentant le Northwest Territories Association of Municipalities
Patricia (Pat) McMahon, maire

Député provincial (Hay River)
John Pollard

Tourism Industry Association of the Northwest Territories
Bill Braden, directeur général

Sail North
Mike Stilwell

Northwest Territorial Airways Ltd.
Mark Dodd, président

Arctic Frontier Carriers Limited
Al Hemeyer

INUVIK, Territoires du Nord-Ouest
Mardi le 28 août, 1990

Inuvialuit Regional Corporation
Roger Gruben, président
John Banksland, secrétaire-trésorier

Inuvialuit Development Corporation
Bob Naismith, président-directeur général
Knut Lonningdal, vérificateur

Députée fédérale (Western Arctic)
Ethel Blondin

Northern Air Transport Association
Roch Gagnon
Dunc Fisher

Ville d'Inuvik
John Hill, maire
Tom Detlor, urbaniste

Séance ouverte
Malcolm Eyes, président, Chambre de commerce d'Inuvik
Cynthia Hill, ministère de l'Éducation des Territoires du Nord-Ouest, ancien maire de la ville d'Inuvik
Knut Lonningdal, Inuvialuit Development Corporation
Roch Gagnon, Northern Air Transport Association
Dunc Fisher, Northern Air Transport Association
John Hill, maire de la ville d'Inuvik
Tom Detlor, urbaniste

WHITEHORSE, Yukon
Mercredi le 29 août, 1990

Commissaire du Territoire du Yukon
Ken McKinnon

Gouvernement du Yukon
Ministère des Transports et des Services communautaires
L'honorable Maurice Byblow, ministre
Roger Graham, sous-ministre
Turgot Ersoy, directeur, service des transports

Représentant Audrey McLaughlin, députée fédérale (Yukon)
Jennifer Mauro, assistante à la recherche

Atlas Tours Ltd.
David Reardon, gérant, ventes et marketing

Delta Air Charters
Bob Ambrose

Ville de Whitehorse
Dr Donald W. Branigan, maire

White Pass Transportation Limited
Marvin P. Taylor, président et chef de l'exploitation

IQALUIT, Territoires du Nord-Ouest
Lundi le 27 août, 1990

Bradley First Air
John Crichton, vice-président exécutif

Ville d'Iqaluit
Yvon Blanchette, maire

Baffin Region Inuit Association
Pauloosie Keyootak

Église Anglicane (diocèse de l'Arctique)
Évêque Chris Williams

Chambre de commerce d'Iqaluit
Al Woodhouse
Bruce Borton

Baffin Regional Council
Meeka Kilabuk

Chambre de commerce de la région de Baffin
Cheri Kemp-Kinnear, présidente

RANKIN INLET, Territoires du Nord-Ouest
Mardi le 28 août, 1990

Chambre de commerce de Keewatin
John Todd, secrétaire

Keewatin Regional Health Board
Mike Vaydick, président

Keewatin Inuit Association;
Sakku Corporation
Tagak Curley

RANKIN INLET, Territoires du Nord-Ouest
Mercredi le 29 août, 1990

Table ronde

Michael Amarook, maire adjoint, Hameau de Baker Lake
Simeonie Sammurtok, maire, Hameau de Chesterfield Inlet
Wilie Adams, conseiller municipal, Hameau de Coral Harbour
John Nannilaq, conseiller municipal, Hameau de Spence Bay
Peter Ookpick, maire, Hameau de Gjoa Haven
Makabe Nartok, maire, Hameau de Pelly Bay
Lavinia Brown, maire, Hameau de Rankin Inlet

ST. JOHN'S, Terre-Neuve
Mercredi le 5 septembre, 1990

Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador
Ministère des Travaux publics, Services et Transports
L'honorable Dave Gilbert, ministre
W. T. Beckett, directeur, politiques et planification

Ministère de l'Environnement et des terres
L'honorable James Kelland, ministre
Claude L. Moreau, assistant

Glen Tobin, député provincial (Burin-Placentia ouest), représentant Robert J. Aylward, critique de l'opposition officielle pour les transports
Ronald Penney, recherchiste et conseiller politique

Memorial University of Newfoundland
Professeur Mervin Andrews

Ville de St. John's
John Murphy, maire

Député provincial (Stephenville)
Kevin Aylward

Air At'antic Ltd.
Ronald W. McCabe, conseiller juridique

Pippy Park Conservation Society
John C. Bear

Chambre de commerce de Terre-Neuve et du Labrador
Linda Thomas, présidente

Député provincial (Placentia)
William P. Hogan

Consumer Organization of Disabled People of
Newfoundland and Labrador
Eric Norman
Carmel Osborne

The Newfoundland and Labrador Federation of Students
Anne M. Whelan, présidente
Steve Fitzpatrick

Séance ouverte
Donald B. Hurd, Green Party of Newfoundland and
Labrador
Janet Parsons, citoyenne
Steven McCarthy, citoyen
John Bear, Pippy Park Conservation Society

GOOSE BAY, Labrador
Jeudi le 6 septembre, 1990

Chambre de commerce du Labrador-Nord
Peter Woodward, président

Enterprise Newfoundland and Labrador — Labrador Region
Harold Marshall

Combined Councils of Labrador
Susan Felsberg, vice-présidente, région centrale
Deena Pardy, coordinatrice

Ville de Labrador City
Darrel J. Brenton, maire

Labrador West Tourism Development Corporation
Cecil E. Vincent

Ville de Happy Valley-Goose Bay
Harry W. Baikie, maire
Henry (Hank) Shouse, maire adjoint

Métallurgistes unis d'Amérique — section locale 5795
John Kingston
Perry Canning

Labrador Airways Ltd.
Warwick Pike, vice-président et directeur général

Labrador Community Futures Committee
Peggy Lough, coordinatrice
Jelle Terpstra, membre de l'exécutif

Mokami Regional Development Association
Herbert Brett, coordinateur
Robin Dupuis, membre du conseil d'administration

CHARLOTTETOWN, Île-du-Prince-Édouard
Vendredi le 7 septembre, 1990

Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard
Ministère des Transports et Travaux publics
L'honorable Gordon E. MacInnis, ministre
Andrew Wells, sous-ministre
Kenneth A. MacKenzie, directeur, division des transports

Chef de l'opposition officielle
L'honorable Leone Bagnall
Maurice Rodgerson, agent de recherche

Northumberland Ferries Limited
C. Mitchell McLean, président-directeur général

Citoyen, **Roy Ridlington**

Federation of Prince Edward Island Municipalities
Noel Wilson, second vice-président

Prince Edward Island Council of the Disabled Inc.
Anne Lie-Nielsen
Gerald MacDonald

Prince Edward Island Road Builders Association
Roger Perry, secrétaire-gérant

Citoyenne, **Jean S. Klewin**

University of Prince Edward Island Student Union Inc.
Chris Larsen, vice-président, affaires externes
Bob Smith, représentant de l'Î.-P.-É., Fédération canadienne des étudiants

Chambre de commerce de Charlottetown
Dan Jenkins, directeur, président du comité des transports
Harvey MacKinnon

Environmental Coalition of Prince Edward Island
Tony Reddin
Sharon Labchuk

Citoyen, **Dr Gustave Gingras**

Séance ouverte
Mary Boyd, directrice, Social Action Commission, Roman Catholic Diocese of Charlottetown
Robert Perry, Island Rail Foundation
Edith Perry, citoyenne
Louise Denault-Jones, présidente, Social Action Commission, Roman Catholic Diocese of Charlottetown

SYDNEY, Nouvelle-Écosse
Mardi le 11 septembre, 1990

Député fédéral (Cape Breton-The Sydneys)
Russell MacLellan

Député fédéral (Cape Breton Highlands-Canso)
Francis LeBlanc

Sydney Harbour Ports Regional Development Board
William B. Butler, président
Steve Astephen, vice-président

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
Lynn Pollock

Citoyen, **Charles R. Lorway Sr.**

Citoyen, **Stewart Vair**

Bureau de commerce et d'industrie de Cap Breton
John A. Morrison

Association canadienne pour l'intégration communautaire — Sydney
Dr Marion Mathieson, présidente

Citoyen, **Dr John Stevens**

Municipalité du comté de Cap Breton
Joe Pat MacKinnon, directrice
Jim Cunningham, chef, services municipaux

University College of Cape Breton Students' Union Inc.
Robert J. MacLean

Travailleurs unis des transports — Canada, comité législatif de la Nouvelle-Écosse
N. Malcolm MacDonald, président

Citoyen, **Daniel A. MacRury**

Citoyen, **Charlie Keagan**

Ville de North Sydney
Michael H. White, maire

FRÉDÉRICTON, Nouveau-Brunswick
Mercredi le 12 septembre, 1990

Gouvernement du Nouveau-Brunswick
L'honorable Frank McKenna, premier ministre
Doug Johnson, ministère des Transports
Walter Steeves, ministère des Transports
Keith Hicks, ministère des Transports

Député fédéral (Restigouche-Chaleur)
Guy Arseneault

Chambre de commerce du Nouveau-Brunswick
Rick LeBlanc, président
David R. Miller, président, Atlantic Provinces Chamber of Commerce

Conseil économique du Nouveau-Brunswick inc.
Jean Aucoin, président
Jean Nadeau, directeur général adjoint
Jacques Savoie, premier vice-président

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers — région de l'Atlantique
Garry T. Murray, vice-président régional
Robert Dennis, président, section locale 292, F.C.C.E.T.A.O.

Ville de Saint John
Elsie Wayne, maire
Ralph B. Murray, conseiller principal (transports)

Save VIA Rail Committee
Elsie Wayne, maire, ville de Saint John
Sénateur Charles P. Pray, président du Sénat de l'État du Maine
Robert Dennis, F.C.C.E.T.A.O., section locale 292

Ville de Moncton
Leopold F. Belliveau, maire
Norman Crossman, conseiller municipal
Al Galbraith, conseiller municipal
Al Strang, directeur des services administratifs
Catherine Dallaire, relations publiques

Conseil de la jeunesse du Nouveau-Brunswick
Pascal Robichaud
Monique Leblanc

Parti Progressiste Conservateur du Nouveau-Brunswick
Barbara Baird-Filliter, chef
Bob Howie, groupe de la politique des transports
Bob Stevenson, groupe de la politique des transports

Citoyen, **W. Terry McIntyre**

Séance ouverte
H. J. Lafferty, citoyen
Dale Ferguson, citoyen
John C. Pearce, citoyen

FRÉDÉRICTON, Nouveau-Brunswick
Jeudi le 13 septembre, 1990

Ville de Campbellton
Armand Doucette, conseiller municipal

Transport 2000 Atlantic
Marcus Garnet
John C. Pearce

Fédération des Travailleurs et Travailleuses
du Nouveau-Brunswick
John McEwen, premier vice-président
Florence Robart, assistante

Fédération canadienne des étudiants —
Nouveau-Brunswick
Chantelle Hanley
Kelly Lamrock
Tim Klaassen

Conseil de la conservation du Nouveau-Brunswick
David Coon, directeur, division des politiques

SMT (Eastern) Ltd.
Aubrey Morrell, directeur de l'exploitation

HALIFAX, Nouvelle-Écosse
Jeudi le 13 septembre, 1990

Tourism Industry Association of Nova Scotia
Ron Lane, président
Gordon Harmer, président-directeur général

Atlantic Provinces Transportation Commission
Brian K. Wentzell, président
Ramsay Armitage, directeur général

Bureau de commerce de Halifax
Michael O'Hara, président, comité des transport
Thomas W. L. Nisbett, directeur, élaboration des politiques

Acadian Lines Limited
W. Brian Gillis, président

St. Francis Xavier University Students' Union
John R. Ratchford

HALIFAX, Nouvelle-Écosse
Vendredi le 14 septembre, 1990

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse
Ministère des Transports et des Communications
L'honorable George Moody, ministre
L. L. Centa, sous-ministre
D. J. MacDougall, directeur, politiques des transports

Corporation des retraités canadiens intéressés — Nouvelle-Écosse
Myrna Slater, présidente
Nelson Amiro

Ville d'Halifax
Ron Wallace, maire

McGuire Communications Ltd.
Walter H. Johnson, agent principal de la commercialisation

Chambre de commerce de la Nouvelle-Écosse
Irene d'Entremont, présidente
Charles F. Mackenzie
William Vervoort

Chef du Nouveau Parti Démocratique de la Nouvelle-Écosse
Alexa A. McDonough, députée

Nova Scotia Safety Council
Sharon Rose, relations publiques
Lloyd A. Mitchell, directeur général

Air Nova Inc.
Joseph D. Randell, président
Ken Nathanson, responsable des produits nouveaux

Nova Scotia League for Equal Opportunities
Lewis Forbes, président
Linda Schnare, coordinatrice provinciale intérimaire

WINNIPEG, Manitoba
Lundi le 24 septembre, 1990

Chambre de commerce de Winnipeg
M.L. (Buddy) Brownstone, président
J.A. (Sandy) Hopkins, président, conseil sur le transport

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers — région des Prairies
Al Cerilli, vice-président régional
Gordon Jenkins
Gordon Barratt

Ville de Winnipeg
Chris Lorenc, conseiller municipal
Dennis R. Lofto, directeur, division de l'analyse des politiques et de la recherche

Député fédéral (Winnipeg North Centre)
David Walker

Député fédéral (Winnipeg Transcona)
Bill Blaikie

Citoyenne, **June K. Komadowski**

Ville de Brandon
Rick Borotsik, maire
Jeffrey W. Harwood, conseiller municipal

Brandon Economic Development Board
Tom Wilson, directeur général

Norman Regional Development Corporation
Bette Winner, présidente
Léo Prince, ministère du Développement rural, gouvernement du Manitoba
Bruce Unfried, maire, ville de The Pas

Calm Air International Ltd.
Joe D. Barnsley, conseiller juridique

Churchill Development Board
Don Figurski, directeur général

The Union of Manitoba Municipalities
Manson Moir, président

Ville de Thompson
Bill Comaskey, conseiller municipal

Citoyen, **Robert Goodwin**

Coalition des Organisations Provinciales Ombudsman des Handicapés
Laurie Beachell, coordinateur national
Doreen Demas
Mike Rosner
Dave Martin

Crossroads Resource Group
Dr William R. Goddard
Kenneth Emberley

RÉGINA, Saskatchewan
Mardi le 25 septembre, 1990

Gouvernement de la Saskatchewan
Ministère des Transports et des Routes
L'honorable Sherwin Petersen, ministre
Kim Graybiel, économiste principal (transports)

Saskatchewan Association of Rural Municipalities
Daryl Chambers, directeur général
Val Kononoff, vice-président
Dave Andres, directeur, section 5

Rail Passenger Restoration Committee — Moose Jaw
Allan Gallagher
Don Mitchell
Gord Sharp
Lorne Calvert
Janet Hunchuk

Prairie Flying Service
R. J. (Bob) MacPherson

Saskatchewan Federation of Labour
Ted Boyle, agent de communications

Citoyen, **Allan Taylor**

Ville de Melville
Andy P. Broda, échevin

The Roman Catholic Agriculture Coordinating Committee
Paul Brassard
George Burton
Keith A. Philander

Western Rail Passenger Restoration Committee
Don Mitchell, conseiller municipal, ville de Moose Jaw
Keith Knox, président, Transport 2000 Saskatchewan
Ted Grimm, maire, ville de Medicine Hat
Andy P. Broda, échevin, ville de Melville
W. A. (Bill) Wells, échevin, ville de Régina

Ville de Régina
Doug Archer, maire

Regina Economic Development Authority
Gordon W. Staseson, président

Association canadienne des automobilistes — Saskatchewan
Rosalina Weisbrod
Ralph Gerhardt

Séance ouverte
Keith Knox, président, Transport 2000 Saskatchewan
Ralph Bergland, Conseil canadien des aveugles — Saskatchewan

SASKATOON, Saskatchewan
Mercredi le 26 septembre, 1990

Association des consommateurs du Canada — Saskatchewan
Dr Lou Hammond Ketilson
Margaret Crowle

Député provincial (Saskatoon Westmount) et critique de l'opposition officielle pour le transport
John Brockelbank

Village de Cumberland House
Lennard Morin, maire
Chef Pierre Settee

Député fédéral (Moose Jaw-Lake Centre)
Rod Laporte

Fédération des aînés Fransaskois
Jeanne Leblanc, présidente

Ville de Saskatoon
Morris T. Cherneskey, échevin

Athabaska Airways Ltd.
Jim Glass, directeur, marketing et circulation

Canadian Pacific Pensioners' Association —
Moose Jaw Chapter
W. Gord Sharp
Al Chapman
Vic Myers

Saskatchewan Voice of the Handicapped
Bev Boehm, coordinatrice de projet

WINDSOR, Ontario
Mercredi le 3 octobre, 1990

Ville de Windsor
John Millson, maire
Linda Greenaway, projets spéciaux

Chambre de commerce de Windsor
Mark L. Jacques, directeur général
John St-Aubin, vice-président, comité permanent
sur les transports
Harry Fayes, comité permanent sur les transports

Municipalité régionale de Waterloo
Sally A. Thorsen, commissaire, département de
la planification et du développement

Citoyen, **Ihor Lapka**

University of Western Ontario Students' Council
Dean Beltsis, vice-président, affaires externes
Jim Ramsay

Ville de Sarnia
Michael Bradley, maire

Ontario Convention and Visitors Association
Windsor, Essex County and Pellee Island Convention and Visitors Bureau
Jonathan Deneau

Ville de St. Marys/North Mainline Committee
Harvey Dust

Conseil national des femmes du Canada
Mary M. Stephens

University of Windsor
Dr James Chacko, département des sciences sociales, section de la recherche

Député fédéral (Essex-Windsor)
Dr Steven Langdon

SUDBURY, Ontario
Jeudi le 4 octobre, 1990

Député fédéral (Timmins-Chapleau)
Cid Samson

Député fédéral (Nickel Belt)
John Rodriguez

N'Swakamok Native Friendship Centre
Patricia Rogerson, directrice adjointe

Citoyen, **Juge Guy Mahaffy**

Transport 2000 Ontario
John McCullum, président

Sudbury & District Labour Council
Barry Tooley, président

Ontario Convention and Visitors Association
J. Ross Kenzie, président

Députée fédéral (Sudbury)
Diane Marleau

Université Laurentienne
Dr Charles Bélanger, président

Citoyen, **W.A. Wilson**

Citoyen, **Wendall Fisher**

Citoyenne, **Viki Mather**

Citoyen, **Ron McNutt**

THUNDER BAY, Ontario
Vendredi le 5 octobre, 1990

Député fédéral (Thunder Bay-Nipigon) et critique associé de l'opposition officielle pour le transport
Joe Comuzzi
Umberto De Pretto, assistant

Bearskin Airlines
Cliff Friesen, vice-président exécutif

Lakehead University
Dr Robert Rosehart, président

Député fédéral (Thunder Bay-Atikokan) et critique du Nouveau Parti Démocratique pour le transport
Iain Angus

CP Rail Pensioners — Thunder Bay Chapter
Harvey L. Smyth, secrétaire

Ville de Thunder Bay
Betty Kennedy, échevin et maire suppléante

Thunder Bay Economic Development Corporation
P. R. (Dick) Charbonneau

Northern Ontario Native Tourism Association
Ruth Corbett, directrice exécutive

Chambre de commerce de Thunder Bay
Rebecca Johnson, directrice exécutive
Bill Rankin
Gary M. Woodbeck

Quetico Centre
Cliff M. McIntosh, président
Warren Paulson

Citoyen, **Joan E. Brigden**

QUÉBEC, Québec
Lundi le 15 octobre, 1990

Ville de Québec
Communauté urbaine de Québec
Jean-Paul L'Allier, maire

Association canadienne des automobilistes — Québec
Claude Pinault, directeur général adjoint, communications
Brenda Sanfaçon, affaires publiques
Paula Landry

Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain
Pierre Martin, président
Pierre Talbot, vice-président exécutif
Richard Morency, président, comité des transports

Conseil régional des transports de l'Est du Québec
Pierre Racine, président

Société de promotion économique du Québec métropolitain
Pierre Boulanger, commissaire industriel

Conseil régional de concertation et développement de la région de Québec
Gilles Paré, président
Jean-Marc Bissonnette, agent de recherche

Députée fédérale (Louis-Hébert)
Suzanne Duplessis

Air Alliance inc.
Gilles Filiatreault, président-directeur général
Bernard Juteau, chef de service — marketing et planification

Société de développement économique du Saint-Laurent
Marc Gagnon, directeur général

Association des croisières-excursions du Québec
Réginald Caron, président

Association touristique Chaudière-Appalaches
Pierre Roberge, directeur général

Les Ami-e-s de la Terre de Québec
Patrick Allaire
Richard Allaire

Gestion ferroviaire Québec-Portneuf inc.
Alain St-Amant, vice-président

Corporation municipale de St-Antoine de l'Îsle-aux-Grues
Louise Dion-Roy, maire

Séance ouverte
Richard Ste-Marie, Les Aînés en marche

RIMOUSKI, Québec
Mardi le 16 Octobre, 1990

Conseil régional de développement du Bas-Saint-Laurent
Paulette Griffin, présidente
Robert Gagné, directeur général

Conseil régional de concertation et de développement
Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine
Raymond Roy, administrateur
Yvon Forest, directeur général

Dignité rurale du Canada
Cynthia Patterson, coordinatrice nationale

Ville de Gaspé
Amédée Dumaresq, maire
Henri Bernier, directeur général

Fédération des clubs de l'âge d'or de l'Est du Québec
Dominique Plante, directeur général

Comité VIA Rail — Gaspésie
Robert Cormier

Chambre de commerce de Rimouski
Roland Bellavance, président
Jean-Louis Dionne, directeur général

Conseil régional de développement de la Côte-Nord
Jacques Guitar, président
Jacques Chiasson, agent de développement

Comité régional de transport des Îles-de-la-Madeleine
Léonard Gaudet, président
Guy Boudreau
Jean-Yves Thériault

Conseil régional de l'environnement de l'Est du Québec
Roland Braun, administrateur

Séance ouverte

Dr Robert Maguire, directeur, division de la santé publique, département de santé communautaire, Centre hospitalier régional de Rimouski
Philippe Michaud, maire, ville de Rimouski

CHICOUTIMI, Québec
Mercredi le 17 Octobre, 1990

Ville de Chicoutimi
Ulric Blackburn, maire
Denis Dahl
Clément Vaillancourt

Chambre de commerce de Chicoutimi
Clément Martel, président

Accès-Bleuets
Céline Nepton, directrice générale
Marc Pettersen, directeur

Ville de Jonquière
Gilles Marceau, maire
Raymond Gagnon
Donald Morisette

MONTRÉAL, Québec
Mercredi le 24 octobre, 1990

Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
Gérald Lemoyne, président
Louis-Marie Martin, président, comité de transport ferroviaire
Marcel Jolin, directeur général

Union des municipalités du Québec
Pierre Prévost, directeur, division de la recherche et développement
Jacques Martin, maire, ville de Joliette

Transport 2000 Québec
Guy Chartrand, président
Marie Beemans, vice-présidente

Kéroul-Tourisme pour personnes à capacité physique restreinte
André Leclerc, directeur général

Ville de Mirabel
Hubert Meilleur, maire

Corporation de développement économique de Mirabel
Jean-Luc Riopel, commissaire industriel

Union Québécoise pour la conservation de la nature
Christian Simard, directeur général
Daniel Lytwynuk, vice-président à la recherche, Groupe de recherche appliquée en macro-écologie

Rail Travel Centre Tours
Carl Fowler, directeur

Bureau de commerce de Montréal
Alex Harper, vice-président exécutif

Association Québécoise de loisirs pour personnes handicapées
Carolle Hamel, directrice générale

Association des femmes diplômées des universités — Rive-Sud (Montréal)
Dr P. Anne Bradley
Susan Woodruff
Shirley Ann Casement

Séance ouverte
Don Wedge, association pour l'environnement «We Act»
Gilles Legault, Les entreprises ferroviaires du Canada inc.

MONTRÉAL, Québec
Jeudi le 25 octobre, 1990

Lavalin inc.
Pierre Camu, conseiller principal
Luc Couture, ingénieur en transport
Marc Girardin, Lalonde, Valois, Lamarre, Valois & Associés inc.
André Gendreau, Lalonde, Valois, Lamarre, Valois & Associés inc.

Association des étudiants et étudiantes des 2e et 3e cycles de l'Université McGill inc.
Eric Darier, vice-président, affaires externes

Association des propriétaires d'autobus du Québec
Sylvain Langis, président
Guy Poliquin
Jacques Guay

Association Québécoise du transport et des routes inc.
Dr Claire Laberge-Nadeau, présidente
Pierre Perron, vice-président
Pierre Asselin

Ville de Montréal; Communauté urbaine de Montréal
Jean Doré, maire
Robert Perreault, vice-président du Comité exécutif
Richard Brunelle, conseiller municipal

Centre de recherche sur les transports (CRT) —
Université de Montréal
René Simard, vice-recteur à l'enseignement
et à la recherche
Gilbert Laporte, directeur, CRT
Christian Lardinois, secrétaire général, CRT
Georges G. Dionne, département de sciences économiques

Chambre de commerce du Montréal métropolitain;
Société de promotion des aéroports de Montréal
Nycol Pageau-Goyette, présidente
Luc Lacharité, vice-président exécutif

Cité de Dorval
Peter B. Yeomans, maire

Corporation de développement des Laurentides inc.
Claude Ducharme, directeur général

Le Groupe SNC inc.
Jean-Paul Gourdeau, président du conseil
Robert Racine, directeur, affaires publiques
Richard G. Paris, directeur, division du transport

Ville de Laval
Gilles Vaillancourt, maire
Richard Courey, Commission de transport de Laval

Citoyen, **David Avrom Shtern**

Citoyen, **Ivan F. Johnston**

Citoyen, **Pierre Larouche**

SHERBROOKE, Québec
Vendredi le 26 octobre, 1990

Ville de Sherbrooke
Claude Cinq-Mars, chef, division de l'ingénierie

Société de développement économique du
Sherbrooke métropolitain
Luc Fournier

Office des personnes handicapées du Québec
Gaston J. Perreault, président-directeur général
Sylvie Godbout, membre du conseil d'administration
Lise Constantin, chef, service d'analyse des politiques

Village de Stanstead Plain
Edward Hyatt, maire
Theodore Holt

Sentier Massawippi
Michael Grayson
Keith Baxter
Jacques Robidas

Regroupement des usagers du transport adapté de
Sherbrooke métropolitain
Gilles Coutu, président
France Coutu, secrétaire
Jana Létourneau
Richard Vézina
Normand Guyon
Sylvie Godbout
Jean Beloin
Réjean Rouleau

Association du transport écolier du Québec
Jean-Pierre Roy, conseiller juridique
Serge Lefebvre, vice-président

CALGARY, Alberta
Mercredi le 31 octobre, 1990

Calgary Transportation Authority
Donald M. Brownie, directeur général
John E. Burns, président

McDougall & Secord Limited
John R. McDougall, président-directeur général

Asea Brown Boveri Inc.
Eric Kocher, président, ABB Transportation GmbH
René Marcoux, vice-président, relations corporatives

Greyhound Lines of Canada Ltd.
John A. Munro, vice-président principal, marketing et exploitation
Roger Pike, vice-président, planification

Citoyen, **W. H. Wilson**

Hôtels et Villégiatures Canadien Pacific
Ivor Petrak, vice-président principal, développement des villégiatures

Association canadienne du transport urbain
Al Cormier, vice-président exécutif
H.O. (Heinz) Schweinbenz, directeur général et chef de l'exploitation, B.C. Transit

Tourism Industry Association of Alberta
Phil Gifford, vice-président, relations gouvernementales

The Environmental Mediation and Arbitration Group
Harry Zuurbier, médiateur principal
Ulrich Banner, médiateur principal

Association canadienne des Loisirs-Parcs
John Simonot

EDMONTON, Alberta
Jeudi le 1er novembre, 1990

Gouvernement de l'Alberta
Ministère des Transports et Services
L'honorable J. Allen «Boomer» Adair, ministre
Harvey M. Alton, sous-ministre
June A. MacGregor, sous-ministre adjoint, division de la planification et du développement
Raymond C. Bassett, directeur général, division du développement des politiques
Peter H. Dawes, conseiller principal, développement du transport de surface

Ville d'Edmonton
John Schnablegger, directeur général, division des transports

Député provincial (West Yellowhead) et critique de l'opposition officielle pour le transport
Jerry Doyle

Facing the Future Inc.
M. J. (Mike) Hollinshead, président

Alberta Federation of Labour
Don Aitken, président
Winston Gereluk, directeur, division des services

Alberta Roadbuilders and Heavy Construction Association
Ron M. McFarland
E. S. (Earl) Everall, président-directeur général, Everall Construction Limited

Alberta Council on Aging
Chris Bellchamber, membre du conseil d'administration
Christine Lawrence, directrice générale

Ville de Fort McMurray
E. C. M. (Betty) Collicott, maire

Ville de Red Deer
Tim Guilbault, échevin
Bryon C. Jeffers, directeur, services d'ingénierie
Alan Scott, directeur, développement économique
R. Gary Klassen, agent de planification associé, Red Deer Regional Planning Commission
Terry M. Dew, président, TMD Consulting

Ville de Vegreville
Kay McKenzie, maire
Inge Moore, agent, division du développement économique

Transport 2000 Canada — Alberta Branch
Professeur John J. Bakker, président

Alberta Committee of Disabled Citizens
Donna Dhaliwal, membre du conseil d'administration
William H. Downer, directeur

Institute of Transportation Engineers — District 7 Canada
Dr William J. Sproule, professeur adjoint, département de génie civil, University of Alberta

EcoCity Society
Tooker Gomberg

GRANDE PRAIRIE, Alberta
Vendredi le 2 novembre, 1990

Ville de Grande Prairie
Dwight E. Logan, maire
Kelly Daniels, directeur, gestion municipale
Gerald J. Clark, directeur des services administratifs
Greg Varricchio, administrateur, division de la planification

Chambre de commerce de Grande Prairie
Bruce Little
Terry Tissington

Mackenzie Regional Planning Commission
Starr Bulmer, membre du comité exécutif
Tom Baldwin, directeur général

Trumpeter Regional Initiative Project
Alan Robertson, directeur général

Ville de Fort Nelson
District régional de Fort Nelson-Liard
Frank Parker, maire

Wapiti Aviation Ltd.
Dale Wells, vice-président

Rainbow Connection Highway Society
Mi'xe Mihaly, secrétaire-trésorier

Peace Air Ltd.
David W. (Bill) Mitchell
Robert Grose

TORONTO, Ontario
Mardi le 13 novembre, 1990

Asea Brown Boveri Inc.
Peter S. Janson, président-directeur général
Zelko Lendich, analyste commercial principal

Northumberland Passenger Task Force
Terrance P. Stopps
Christine Stewart, députée fédérale (Northumberland)
Joan E. Chalovich, présidente adjointe du conseil municipal, ville de Cobourg
Joan Fawcett, députée provinciale (Northumberland)
William W. Carrick, ville de Port Hope

Air Ontario Inc.
Thomas J. Syme, vice-président exécutif, services commerciaux

Chemins de fer nationaux du Canada
Brian R. D. Smith, président
Ronald E. Lawless, président-directeur général
John Sturgess, vice-président principal et chef de l'exploitation
B. Eldon Horsman, vice-président, planification et coordination

Bureau de commerce du Toronto métropolitain
James T. Murphy, directeur adjoint, éducation et affaires urbaines
Ed Levy, comité de transport
Trevor Carnahoff, vice-président, comité des aéroports

Association canadienne des paraplégiques
Gregory Pyc, coordinateur, affaires publiques

Alliance canadienne des associations touristiques
William H. «Bill» Maguire, vice-président national
Douglas C. Crozier, conseiller juridique

Greater Peterborough Economic Council
John Bowes, président, comité des affaires municipales
Vic E. Henderson, secrétaire-trésorier
Bill Domm, député fédéral (Peterborough)

Citoyen, **Richard M. «Dick» Mathieu**

Motor Vehicle Manufacturers' Association
Norman A. Clark, président
Mark A. Nantais, directeur général, comités
Tayce A. Wakefield, directeur, relations gouvernementales, GM of Canada

Association des consommateurs du Canada — Ontario
Joan Huzar, présidente
Wendy Butler, membre du conseil d'administration

Séance ouverte

George Bechtel, citoyen
Anne Musgrave, Trans-Action Coalition et Persons United for Self-Help in Ontario
Harry Fields, Trans-Action Coalition
Anthony C. Smith, citoyen
R. E. Barron, citoyen
Joeen Kosak, citoyenne
Edward P. Banninga, citoyen
Kevin J. Egan, citoyen

TORONTO, Ontario
Mercredi le 14 novembre, 1990

Lignes Aériennes Canadien International Ltée
Rhys T. Eyton, président du conseil, président-directeur général
Roland Dorsay, conseiller, affaires internationales
Peter C. Wallis, vice-président, réglementation et affaires gouvernementales

Ontario Motor Coach Association
Brian E. Crow, président-directeur général
James J. Devlin, président, Trentway-Wagar (Properties) Inc.
Robert B. Warren, conseiller juridique

CP Rail
I. Barry Scott, président du conseil et chef de la direction

Citoyen, **Ross G. Snetsinger**

Ville de Toronto
Art C. Eggleton, maire
Howard Levine, conseiller municipal
Greg Gormick

Conseil canadien pour la réadaptation des handicapés
Nancy Christie, directrice générale nationale

Association Canadienne des Opérateurs de Tours
Jill Wykes, directrice générale
Dennis A. Gill, président, affaires industrielles et gouvernementales
William F. (Bill) Clark, conseiller juridique

Canadian Airports Limited
Alan R. Marchment, président du conseil
Chris C. Barlow, président

Ville de London
Tom Gosnell, maire
Jack Burghardt, maire adjoint

Pollution Probe Foundation
David McRobert, coordinateur des programmes

Toronto Airways Limited
Michael C. Sifton, président

Ontario Traffic Conference
Douglas T. Crosbie, secrétaire

Blyth & Company
Sam Blyth, président-directeur général

OTTAWA, Ontario
Jeudi le 15 novembre, 1990

Air Canada
Claude I. Taylor, président du conseil, président-directeur général

Consommateurs et sociétés Canada — bureau de la politique de concurrence
Howard I. Wetston, directeur des enquêtes et recherches
Michael W. Tretheway, Centre for Transportation Studies, University of British Columbia
Louis P. Parent, agent de commerce principal, direction des affaires réglementées
Richard Annan, agent de commerce principal

Association canadienne de l'autobus
J. David Long, directeur général
Robert N. Parke, vice-président principal, relations industrielles et gouvernementales, Greyhound Lines of Canada Ltd.
W. Brian Gillis, président, Acadian Lines Limited
Don Haire, président, Voyageur Colonial Limited

Association des ingénieurs-conseil du Canada
Pierre A. H. Franche, président et chef de l'exploitation
Anthony W. Burges, directeur, communications

Bombardier Inc.
Laurent Beaudoin, président du conseil, président-directeur général
Raymond Royer, président et chef de l'exploitation

Congrès du travail du Canada
Dick Martin, vice-président exécutif
Andrew Jackson, économiste principal

Association des syndicats des cheminots du Canada
Edward G. Abbot, secrétaire exécutif

Député fédéral (Kenora-Rainy River)
Robert Nault

General Motors of Canada Limited — Diesel Division
Bruce B. Johnson, directeur des comptes, Passenger & Transit Authorities
R. E. (Rob) Wright, directeur régional, division des locomotives
Ralph G. Vint, superviseur, achats

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers — bureau national
R. A. (Dick) Gingerich, secrétaire-trésorier national
Kevin Collins, directeur de la recherche

Transport 2000 Canada
Harry Gow, président national
Darrell Richards, vice-président, région Est

Les Ami-e-s de la Terre
Tom O'Brien

Association des malentendants canadiens
A. F. (Al) Bowden, premier vice-président

Bureau de commerce d'Ottawa-Carleton
Michael Teeter, président, comité des affaires nationales
F. H. (Joe) Howard, consultant
F. Keith McGruer, président-directeur général, Société d'expansion économique d'Ottawa-Carleton

Commercial Travellers' Association of Canada
Terry J. Ruffell, directeur général et secrétaire
Rosalind E. Franklin, coordinatrice, relations publiques et gouvernementales
Fred E. Finlayson, président, comité des relations gouvernementales

Fédération canadienne des municipalités
Ray O'Neill, conseiller, ville de St. John's
Jacques Dupuis, maire, ville de Repentigny

Sierra Club du Canada
Sheila G. Purdy, conseiller juridique
Heather Hamilton

Association de transport aérien du Canada
Gordon M. Sinclair, président-directeur général

Députée fédérale (Ottawa West)
Marlene Catterall

OTTAWA, Ontario
Vendredi le 16 novembre, 1990

Canadian Business Aircraft Association Inc.
Ronald E. Chafe, président-directeur général

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
Louis Shallal, directeur, planification des transports
Pamela Sweet, directrice, politiques et programmes
Jean Paré, planification des politiques et programmes
Greg Kent, chef, section de modélisation des transports

Fraternité des ingénieurs de locomotives — bureau national
C. George Hainsworth, vice-président
Stanley A. Warner, vice-président et directeur national

Ville d'Ottawa
Lynn Smyth, échevin et maire adjoint
Charlene Lambert, division du développement économique

VIA Rail Canada inc.
Lawrence Hanigan, président du conseil
James Roche, vice-président exécutif et chef de l'exploitation

Commission canadienne des droits de la personne
Maxwell Yalden, président
John Hucker, secrétaire général

Association canadienne du contrôle du trafic aérien
A. Carl Fisher, président
Herb J. Brennen, directeur général

Travailleurs unis des transports — Canada
Roy A. Bennett, directeur législatif national

Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale
Louis Erlichman, directeur de la recherche (Canada)
R. L. (Bob) Biggar, assistant administratif
Tom Steele, représentant, loge principale

Association canadienne des automobilistes
Michael McNeil, président
Rolf Calhoun, vice-président
David Leonhardt, directeur, affaires publiques
Peter Frayne, directeur, services d'information

Commission de la Capitale nationale
Graeme M. Kirby, vice-président exécutif et directeur général
Arto S. Keklikian, planificateur principal, division des transports

VICTORIA, Colombie-Britannique
Mercredi le 5 décembre, 1990

Ville de Victoria
Geoffrey Young, échevin

Grey Goose Corporation Limited
Bernard M. Thiessen, président

B. C. Ferry and Marine Workers' Union
Lee Cochran, président

Chambre de commerce de Victoria
Bob Taylor, vice-président et chef de l'exploitation

Greater Victoria Economic Development Commission
Ken Stratford, commissaire

Citizens Association to Save the Environment
Derrick Mallard, président

Institute for Integrated Energy Systems —
University of Victoria
D^r David S. Scott, directeur

Tourism Victoria
Lorne Whyte, directeur général

British Columbia Automobile Association
John H. Ratel, directeur régional (Vancouver Island) et
directeur, affaires gouvernementales

B. C. Association of Indian Friendship Centres
Ian Hinksman

British Columbia Railway Historical Association
Paul J. Crozier Smith, président

Sierra Club of Western Canada
David White

VANCOUVER, Colombie-Britannique
Jeudi le 6 décembre, 1990

Vancouver Task Force on Atmospheric Change
Michael Brown

West Coast Railway Association
Philip D. Pool

British Columbia Coalition of People with Disabilities
Margo A. Massie, présidente
Robin Loxton, services communautaires

Western Transportation Advisory Committee
B. Maureen Melville, présidente
Paul G. Ouimet, vice-président et secrétaire corporatif

Citoyen, Robert H. Tivy

Greater Vancouver Regional District
Kenneth P. Stubbs, analyste de l'environnement

Centre for Transportation Studies, University of British Columbia
Professeur Trevor D. Heaver, directeur
Professeur Tae H. Oum
Professeur W. G. (Bill) Waters II

TCA-Canada
Stan A. Horodyski, représentant national
Mike Henry, président de la loge 773, section locale 100
George Masters, vice-président de la loge 773,
section locale 100

Transport 2000 British Columbia
David Stubbs, président

Ville de Port Moody
David Driscoll, maire

PRINCE GEORGE, Colombie-Britannique
Vendredi le 7 décembre, 1990

Prince George Region Development Corporation
Dale McMann, administrateur

Ville de Prince George
George Paul, administrateur municipal

Prince George Airport Advisory Committee
J. J. (Jerry) Deere
Marlene Juell

District régional de Fraser-Fort George
David N. Wilson, administrateur
R. P. (Bob) Balcaen, directeur

Canadian Union of Transportation Employees —
Local 1, Locomotive Engineers
Rob Pasowicz, directeur général

Conseil canadien des aveugles — division Colombie-Britannique-Yukon
Stanley E. Bradshaw, président

Député fédéral (Prince George-Bulkley Valley)
Brian Gardiner

Handy Circle Promotions Society
Vivienne Candy, présidente
Sheila Randall-Stevens, directrice

Chambre de commerce de Prince George
Ron T. Neukomm
Leyla Szabo, présidente

Northern Mountain Helicopters Inc.
Mark Gilbert, assistant gérant, exploitation

Finlay Navigation Ltd.
John K. Harding, président

Nechako Environmental Coalition
Dr Peter Carter

Village de Telkwa
Greg Fortune, maire

ANNEXE D

PERSONNEL DE LA COMMISSION ET CONSEILLERS SPÉCIAUX

BUREAU DE LA DIRECTRICE EXÉCUTIVE

Directrice exécutive
Janet R. Smith
Adjointe
Sherry Hudon
Personnel de soutien
Cy Gibson
Chantal Simard

RECHERCHE

Directeur
John Sargent
Sous-directrice
Helen M. Hardy
Recherchistes
Mary Anne Comber
Ronald Hirshhorn
Ashish Lall
Bob Leore
Personnel de soutien
Barbara Cowtan
Tilou Grégoire

POLITIQUES ET PLANIFICATION

Directeur
Brian Johnson
Sous-directeur
Joseph Dion

Analystes
Dan Donovan
Pierre Dulude
Peter McGrath
Jérôme Moisan
Paul Monlezun
Elizabeth Trowell
Personnel de soutien
Olga Avramenko
André Turgeon

CONSULTATIONS

Directrice
Denise Ommanney
Agents de consultation
Léa Attrux
Alain Garceau
Personnel de soutien
Sheilagh Malone

COMMUNICATIONS

Directrice
Linda R. Bergeron
Agents de communications
Thérèse Boisclair, gestionnaire
Laurent Benoit
Margaret Lockwood
Personnel de soutien
Shirley Geddes

SERVICES ADMINISTRATIFS

Directrice
Nina-Maria Butcher
Centre des ressources
Leslie Wake, gestionnaire
Linda Cameron
Anthony Danks
Anne Hooper
Laura Simmermon
Lynne Vaillancourt
Logistique
Kathleen Whalen, gestionnaire
Linda Babulic
Finances
Patricia Rutt, gestionnaire
Patricia Di Pietrantonio
Stephen Molloy
Gestion de bureau
Rollande Eckford
Personnel de soutien
Yolande Larocque
Estelle Lord (bureau d'Edmonton)
Micheline Mousseau
Joan Thomson
Jean Villeneuve

CONSEILLERS SPÉCIAUX

Joan E. Philip, Foxborough Consulting Group Inc.
R. Anne Patterson, Patterson Kirk Wallace
Richard Lake, Research and Traffic Group
David W. Gillen

RÉVISEURS/RÉDACTEURS

Astroff Corkum Ross Associates Inc.

INDEX

A

Abandon des lignes de chemin de fer, 241
Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, 18
Aéroglisseurs, 116
Aéroports
- nombre d'—, 1
- propriété des —, 38
- sécurité aux —, 39

Air Canada, 17, 117, 246, 257
American Airlines, 117
Angus Reid (groupe de —), 143
Asea Brown Boveri, 239
Audiences publiques, 5, 144
Automobile (*voir* Transport par automobile)
Autorités locales des aéroports, 38
Avions
- à rotors basculants, 113
- à voilure fixe, 112
- « combis », 248
- supersoniques, 113

B

« Baby boom » (*voir* Population)
Bombardier, 239
British Columbia Railway, 44
Bruit, 133
Bureau canadien de la sécurité des transports, 46
Buttonville, Toronto (aéroport de —), 25

C

Cadre, politique de transport, 265
- actuel, 25, 236
- définition, 13, 253

Calgary (Alberta), audiences, 220
California Pathfinder Project, 110
Camions, utilisation des infrastructures, 9, 155, 242
Canadian Airways Limited, 17
Canadien Pacifique, 16, 43
Carburants (*voir aussi* Consommation d'énergie)
- de remplacement, 30, 137
- normes anti-pollution, 32
- normes de consommation, 30
- taxes, 95

Changements technologiques, 2, 107
Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), audiences, 196
Chemins de fer nationaux du Canada, 16, 17, 34, 41, 257
Chicoutimi (Québec), audiences, 216
Ciels ouverts, 151, 236, 250, 265
Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers de 1987, 36
Code canadien du travail, 50
Code criminel, 27, 32
Commission canadienne des transports, 22
Commission des chemins de fer, 20
Commission royale MacPherson, 21, 22
Commission royale sur le transport, 1961 (*voir* Commission royale MacPherson)
Commodité et nécessité publiques
- par autocar, 36
- par avion, 37
- par train, 41

Conditions de l'adhésion de la Colombie-Britannique, 44

Conditions de l'adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard, 44
Congestion des aéroports, 8, 155
Consommation d'alcool et de drogues, 47
Consommation d'énergie, 2, 135
Contrôle de la circulation aérienne, 39, 81
- changements technologiques, 109

D

Déplacements
- augmentation du nombre de —, 75
- fréquence des —, 68
- longueur des —, 65, 74
- motif des —, 71
- nombre de — 1, 66
- par mode de transport, 76, 88
- par province, 70, 76
- passagers-kilomètres, 65
- tendances, 122

Déréglementation
- au Canada, 165
- aux États-Unis, 23

Développement régional, 24, 28, 152, 257

E

Édification du pays, 260
Edmonton (Alberta), audiences, 222
Effet de serre, 131
Efficience, 148, 256
Enquête sur les voyages des Canadiens (EVC), 62
Environnement, 2, 131, 156, 244
Équité, 145, 255

F

Frédériction (Nouveau-Brunswick), audiences, 199

G

Gemini, 117
Goose Bay (Labrador), audiences, 194
Go Transit, 88
Gouvernement, rôle du —(*voir* Secteur public)
Grande Prairie (Alberta), audiences, 224
Gratwick, John, 14
Groupe de Travail Train Rapide, 239

H

Halifax (Nouvelle-Écosse), audiences, 201
Handicapés
- accès, 23,111, 128, 146, 251
- incidence, 128

Howe, l'honorable C.D.— 20

I

Incidences environnementales
- par le fédéral, 48
- programmes provinciaux, 49

Inuvik (Territoires du Nord-Ouest), audiences, 187
Inversion du fardeau de la preuve, 35
Iqaluit (Territoires du Nord-Ouest), audiences, 186

J

Juridiction, 19, 25, 167, 248, 260

L

Labrador Airways, 41
Lignes aériennes Canadien International, 17, 121
Loi constitutionnelle de 1867, 18, 19, 25, 26, 36, 44, 260
Loi de 1987 sur les transports nationaux, 23, 24, 33, 37, 38, 41, 241, 252, 257
Loi de 1987 sur les transports routiers, 33
Loi de la Commission de l'air, 37
Loi sur la concurrence, 50
Loi sur l'aéronautique, 37
Loi sur la marine marchande du Canada, 44, 47
Loi sur la route transcanadienne, 17, 28
Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, 30
Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, 29, 32, 33
Loi sur la sécurité ferroviaire, 41
Loi sur l'assurance-chômage, 50
Loi sur le Bureau Canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, 39
Loi sur le transport du grain de l'Ouest, 94
Loi sur le transport par véhicule à moteur, 33
Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, 20, 41
Loi sur les transports nationaux de 1967, 22
Loi sur les travaux publics, 28
Loi sur Terre-Neuve, 44
Lois sur les activités portuaires, 45

M

Maglev, système — ,115
Mandat de la Commission royale , 4, 235, 265
Marque de sécurité des pneus, 30
« Marque nationale de sécurité », 29
Metroliner, 115
Ministère des transports (*voir aussi* Transports Canada)
- historique du —, 20
- mandat , 21

Montréal (Québec), audiences, 217

N

Normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, 30
norOntair, 41

O

Office national des transports, 38, 42, 241, 255
Ontario Northland Railway, 44
Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), 137
Ottawa (Ontario), audiences, 227
Ozone, 132

P

PARS, 117
Paiement par l'usager, 175, 263
Pearson, aéroport international —, 39, 82, 155, 238

Permis
- immatriculation des véhicules, 31
- permis de conduire, 31, 175
Plan vert, 134
Politiques sur les transports, 2, 155, 160
Population
- enfants du « baby boom », 120, 242
- densité de la —, 61, 239
- tendances, 123
- vieillissante, 126
« Prête, apte et disposée »
- par air, 38
- par autocar, 34
Prince George (Colombie-Britannique), audiences, 232
Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, 48
Prometheus, 110

Q

Québec (Québec), audiences, 213

R

Raccordement fixe, Île-du-Prince-Édouard/Nouveau Brunswick, 28
Rankin Inlet (Territoires du Nord-Ouest), audiences, 189
Regina (Saskatchewan), audiences, 205
Rendre compte , 176, 264
Réseau en étoile, 8, 85, 155, 245
Rimouski (Québec), audiences, 215
Roadcruiser, service d'autocar —, 34
Route de l'Alaska, 28

Routes, 7, 242
- développement des —, 15
- juridiction, 27
- longueur de —, 61, 78
- péages, 179
- système national de —, 7, 173, 242, 265

S

Sabre, 117
Saskatoon (Saskatchewan), audiences, 206
Secteur privé, rôle du —, 1, 25, 160, 249, 258
Secteur public, rôle du —, 1, 25, 160, 249, 258
Sécurité, 46, 47, 155, 259
- aérienne, 39, 87, 102, 155
- automobile, 26, 31, 79
- ferroviaire, 42
- multimodale, 46

Sherbrooke (Québec), audiences, 219
Shinkansen, 115, 158
Smog, 132
Statistique Canada, 60
St. John's (Terre-Neuve), audiences, 193
Sudbury (Ontario), audiences, 210
Sydney (Nouvelle-Écosse), audiences, 197
Système de navigation aérienne, 39
Système de routes-voitures intelligentes (SRVI), 109
Systèmes automatisés de contrôle des véhicules (SACV), 110
Systèmes de réservation informatisés (SRI), 117
Systèmes de transport, coût des —, 61
Systèmes d'information de routes évoluées (SIRE), 109

T

Taxes, 89, 170, 262
- sur les camions, 175
- sur les carburants, 97, 173
- transport aérien, 95, 175

Télémémoire, 6, 143
Télétravail, 119
Thunder Bay (Ontario), audiences, 211
Toronto (Ontario), audiences, 225
Tourisme Canada, 64
Train à grande vitesse (TGV), 115, 158, 238
Trans-Canada Airlines, 17
Transcanadienne, route —, 7, 9, 154
- développement de la —, 17
- responsabilité de la —, 28, 260

Transport
- dans le Grand Nord, 146, 155, 166, 170, 172, 248, 257
- dépenses par habitant, 92, 98
- financement des gouvernements, 89, 167, 173
- intermodal, 117, 159, 249, 261
- objectifs, 17, 145, 254, 266
- recettes, 98
- rendre compte, 176, 264

Transport aérien
- activités provinciales dans le —, 40
- changements technologiques, 112
- compagnies, 61
- croissance des voyages aériens, 82
- développement du —, 17
- financement par les gouvernements, 40, 89
- législation du —, 36
- les voyageurs, 68, 83
- sommes dépensées par les consommateurs du, 84
- taxe sur le —, 97

Transport par autocar
- changements technologiques, 109
- compagnies d'autocars, 61
- législation, 26
- les voyageurs, 59, 87
- réglementation, 26, 33
- sécurité, 46

Transport par automobile
- augmentation du —, 7, 25, 242
- changements technologiques, 109, 118
- dépenses des consommateurs du —, 80
- inspection de sécurité, 31
- législation, 26
- les voyageurs, 66
- voyages en automobile, 77

Transport par train
- activités provinciales, 44
- à grande vitesse, 9, 158, 238, 249, 265
- changements technologiques, 115
- compagnies, 61
- dans les régions éloignées, 9
- développement du —, 15
- droit de passage, 9, 241, 242
- financement par les gouvernements, 102
- infrastructure, 9
- législation, 41
- les voyageurs, 86
- transcontinental, 9, 157, 237

Transports Canada, 28, 38, 47, 111, 248

Travaux publics Canada, 28

Traversiers
- activités provinciales, 45
- changements technologiques, 116, 248
- compagnies , 61
- financement par les gouvernements, 10, 45, 89, 103
- législation, 45
- les voyageurs, 59

U

Unification du pays, 150

V

Vancouver (Colombie-Britannique), audiences, 230
Véhicules automobiles (*voir aussi* Transport par automobile)
- immatriculés, (nombre de), 59
- législation, 26
- normes anti-pollution, 32
- vérification, 29

Vertiport, 107, 113
VIA Rail Canada, 43, 85, 102, 237, 239
Victoria (Colombie-Britannique), audiences, 229
Voitures « intelligentes », 109
Voyages (*voir* Déplacements)

W

Whitehorse (Territoire du Yukon), audiences, 191
Windsor (Ontario), audiences, 208
Winnipeg (Manitoba), audiences, 203

Y

Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest), audiences, 185